Merc.
53 f - 1

Daniel

<36636217770014

<36636217770014

Bayer. Staatsbibliothek

James Daniel's
Handbuch

für Schiffs-Rheder und Capitaine

über

Hafenkosten,
Maaße, Gewicht und Münze

in den vorzüglichsten Häfen der Welt.

(Aus dem Englischen übersetzt.)

Zum Besten der Seefahrts-Armen

herausgegeben von

Fr. Wm. Bödeker Jun.,
H. Aug. Heineken Nachfolger,
Schiffsmakler in Bremen.

1. Band.

Bremen.
C. Schünemann's Verlagshandlung.
1851.

204. D.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Bemerkungen.

Die Länge ist immer von Greenwich berechnet; unter Meilen sind englische Meilen verstanden, 4 = einer deutschen. Eine Leaguas = 3 englischen Meilen.

Zur Berechnung der Schiffs-Grössen mag dienen, dass 3 englische Register Tons gleich 2 Lasten von 4000 ℔ anzunehmen sind.

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
Aasgaardstrand, siehe Norwegen,	130
Abbeville	162
Acapulco	444 u. 545
Adelaide, Port	435
Aden	526
Aggerhuys, siehe Norwegen	130
Aguadilla	360
Aguilas	235
Akarsa	337
Akyab	564
Albergo, siehe Sardinien	9
Alexandrien	521
Alghero, siehe Sardinien	9
Algier	442
Algoa Bay, siehe Capstadt	329
Alicante	221
Almeria	91
Altea	226
Alten Hammerfest	23
Altona	37
Amherst Point	440
Amoy, siehe China	566
Amsterdam	144
Ancona	242
Antigua (English Harbour)	343
Antwerpen	142
Apenrade	112
Archangel	312
Arendal	133
Argostoli	504
Arica	456
Ascension od. Himmelfahrtsinsel,	328
Athen	489
Auckland	337
Australien, (West-)	422
Ayamonte	234
Azoren	264
Bacalar, s. Häfen von Yucatan,	536
Bahama-Inseln	317
Bahia	404
Balize, siehe Honduras	536
Baltimore	57
Bangkok	45
Barbados	343
Barcelona	223
Barrestad, siehe Norwegen	130
Batavia	558
Bay of Islands	337
Bengalische Häfen	372
Benicarlo	226
Berbice	479
Bergen, (Nord-)	42
Bilbao	230
Bizerta	512
Bluehills (Bluefields)	528
Boachica	530
Bombay	44
Bonny	451
Bordeaux	179
Borregarol, siehe Norwegen	130
Bosa, siehe Sardinien	9
Boston	640

Seite
Boulogne 181
Boyd Town 425
Brahilow 97
Brake 191
Brasilien 394
Brava (Cap Verd) 274
Bremen 190
Bremerhaven 187
Brevig, siehe Norwegen . . . 130
Buena Ventura 530
Buena Vista (Cap Verd) . . . 274
Buenos Ayres 47
Buffalo River 331
Cadix 219
Caen 172
Cagliari 218
Calais 2
Calamata 489
Calcutta 372
Callao 452
Campêche 454
Canada 474
Candia und dessen Häfen . . 16
Canea 17
Canton, siehe China 566
Cap Hayti, siehe St. Domingo, 338
Capstadt (Cap der guten Hoffnung) 329
Cap Verdische Inseln 274
Cardenas 41
Carloforte, siehe Sardinien . . 9
Carlsand oder Carlsham . . . 22
Carlscrona 7
Cartagena (Neu Granada) . . 445
Carthagena (Spanien) 227
Castle Island Passage 80
Cat Island Harbour 79
Cavite, siehe die Philippinischen Inseln 348
Cawoods Bay 333
Cephalonia 498
Cerigo 498
Ceylon 391
Chagres 530

Seite
Chaleur Bay 477
Charente 165
Charleston 65
China und dessen Häfen . . . 566
Christiania 130
Christiansand 133
Christianstadt (Norwegen) . . 130
Christiansund 134
Civita Vecchia 237
Cobija (jetzt Lamar genannt) . 555
Colberg, siehe Stettin 276
Colombo 391
Concepçion 446
Conchagua 533
Constantinopel 505
Copenhagen 97
Copiapo 450
Coquimbo 371
Corfu 498
Corvo (Azoren) 271
Creta 16
Cronstadt 298
Crosei, siehe Sardinien . . . 9
Cuba 340
Culpee, siehe Bengalen . . . 372
Cuxhaven 191
Dänemark 447
Dalhousie 477
Danzig 286
Darbeidah 510
Demerara 478
Denia 226
Diamond Harbour, siehe Bengalen 372
Dominica 323
Dortrecht 89
Drammen 131
Droback, siehe Norwegen . . 130
Drontheim 132
Dünkirchen 163
El Araiche 510
English Harbour (Antigua) . 343
Essequibo 441
Faaborg 91

	Seite
Fahrsund	130
Fairhaven, siehe Boston	640
Farina	512
Fayal (Azoren)	270
Fecamp	183
Flensburg	113
Flores (Azoren)	271
Frankreich	156
Frederichshall	132
Frederichstadt (Dänemark)	91
Frederichswerk (dito)	90
Fridericia	91
Friederichstadt (Norwegen)	133
Fuchow, siehe China	566
Fuego (Cap Verd)	274
Fultah oder Moyapore (Bengalen)	372
Funchal (Azoren)	274
Galacz oder Galatz	94
Galle	562
Galveston	85
Gent	1
Genua, siehe Sardinien	9
Gerbis	512
Gibraltar	261
Gloucester, siehe Boston	640
Glückstadt	114
Gothenburg	127
Graciosa (Azoren)	271
Greifswalde	8
Griechenland, Häfen von	487
Grimstedt, siehe Norwegen	130
Guatanamo, siehe Havana	340
Guatemala	533
Guayama	360
Guayaquil	535
Guina (britisch)	480
Hafslund, siehe Norwegen	130
Halifax	465
Hamamet	512
Hamburg	192
Hammerfest	23
Havana	340
Havre de Grace	173

	Seite
Hayti	338
Helsingborg	7
Helsingör	102
Hobart Town	429
Holbeck und dänische Häfen	90
Holguin, siehe Havana	340
Holmstadt, siehe Norwegen	130
Holmstrand, dito dito	130
Honduras	536
Honfleur	185
Hongkong, siehe China	566
Huasco (Chili)	46
Ibraila oder Brahilow	97
Ionische Inseln	498
Iquique	553
Ithaca, siehe die Jonischen Inseln,	498
Iztaka	534
Jamaica	414
Java, siehe Batavia	558
Kedgeree, siehe Bengalen	372
Kennebunk	80
Kertsch	201
Kiel	114
Kingston (Jamaica)	407
Königsberg	283
Krageroe, siehe Norwegen	130
Laarwig	134
La Guayra	538
Laguna de Terminos	554
Lamar oder Cobija	555
Landscrona	22
Langsund, siehe Norwegen	130
Las Bocas del Toro	530
Launceston, siehe Van Diemens Land	429
Les Cayes, dieselben Unkosten wie zu Port au Prince	347
Liebau	92
Lillesand, siehe Norwegen	130
Lima	452
Lissabon	24
Livorno	248
Longo Sardo, siehe Sardinien,	9
Lübeck	5

	Seite
Macao	630
Macassar	417
Maddelena, siehe Sardinien	9
Madeira (Azoren)	272
Madras	382
Majo (Cap Verd)	274
Malaga	224
Malta	500
Mandal	134
Manilla	348 u. 560
Manzanilla, siehe Havana	340
Maranhao	402
Marathon	489
Marbella	234
Marblehead, siehe Boston	640
Mariel, siehe Havana	340
Marocco und dessen Häfen	510
Marseille	168
Massel Bay	331
Matamores	544
Matanzas, siehe Havana	340
Mauritius, siehe Port Louis	562
Maxalonies	554
Mayagues	360
Mazatlan	543
Melbourne (Neu-Süd-Wales), siehe Sydney	426
Memel	288
Messina	247
Mexicanische Häfen	543
Miramichi	475
Mobile	83
Mocha (Mokka)	516
Mogador	510
Molde, siehe Norwegen	130
Monaster	512
Montejo	530
Monte Video	344
Montreal	459
Mosquito-Küste	527
Moss	134
Moulmein	440
Moyapore oder Fultah (Bengalen)	372
Mytilene	507

	Seite
Nantes	167
Narva	300
Nassau, siehe die Bahama Inseln	317
Nauplia	489
Navarino	489
Neapel	243
Neu Granada	530
Neu Süd Wales	426
New Orleans	71
Newyork	362
Ningpo	616
Nizza, siehe Sardinien	9
Norfolk (Virginien)	68
Norwegen	130
Nuevitas, siehe Havanna	340
Ochlandsvogen, siehe Norwegen,	130
Odessa	35
Oesterreich	212
Omoa	533
Oporto	48
Oran	52
Oristano, siehe Sardinien	9
Ostende	153
Osterouser. siehe Norwegen	130
Ost Ries, dito dito	130
Palermo (wegen der Kosten siehe Neapel)	39
Panama	530
Paranaguà	402
Passagua	554
Patras	487
Paxo, siehe die Ionischen Inseln,	498
Pernambuco	405
Pernau	202
Petersburg (Virginien)	69
Philadelphia	53
Philippinischen Inseln	348
Pico (Azoren)	270
Pictou	475
Pillau	282
Piraeus	489
Point le Garde, siehe Ritigouche,	475
Ponce	360
Porsgrund, siehe Norwegen	130

	Seite
Port Adelaide	435
Port-au-Prince	347
Port Beaufort	331
Port Dalrymple, siehe van Diemen's Land	429
Port Elizabeth	331
Port Jackson, siehe Sydney (Neu Süd Wales)	426
Port Jessy	333
Port Louis	562
Port Natal	332
Portobello	530
Porto d'Anzo	237
Porto Rico	359
Porto Santo (Azoren)	274
Port Philip	429
Prince Rupert's Bay (Dominica)	323
Pugwash	20
Pylos	489
Quebec	462
Rabut	510
Rangoon	637
Retimo	17
Reval oder Revel	4
Richmond (Virginien)	70
Riga	301
Rio de Janeiro	395
Rio Hacha	530
Ristigouche	475
Rochefort	166
Rochelle La	166
Römische Häfen	237
Roeskilde oder Rotschild	91
Rogutas, siehe Almeria	91
Roseau (Dominica)	323
Rostock	115
Rotterdam	145
Rouen	170
Rügenwalde, siehe Stettin	276
St. Antioco, siehe Sardinien	9
St. Antonio (Chili)	88
St. Antonio (Cap Verd)	274
St. Catharine, Insel, dieselben Kosten wie zu Rio de Janeiro,	395

	Seite
St. Christophers	320
St. Croix	449
St. Domingo oder Hayti	338
St. George (Azoren)	271
St. Helena	324
St. John's (English Harbour)	343
St. John's (Neufundland)	469
St. John's (Neubraunschweig)	468
St. Kitts	320
St. Maloe	186
St. Maria (Azoren)	269
St. Michael (Azoren)	266
St. Nicolas (Cap Verd)	274
St. Orphano	508
St. Petersburg	291
St. Thomas	450
St. Ubes oder Setuval	235
St. Vincent	8
St. Vincent (Cap Verd)	274
Saffee	510
Saldanha Bay	329
Salem, siehe Boston	640
Salonik	508
Salthellan, siehe Norwegen	130
Samarang	456
Samoa, Insel im stillen Meere	458
San Blas (Mexico)	546
Sandefiord, siehe Norwegen	130
Sanderhoe, dito dito	130
Sandesund, dito dito	130
San Luis oder Maranhao	402
Santa Maura, siehe die Ionischen Inseln	498
Santiago (Cap Verd)	274
Santiago, siehe Havana	340
Santa Martha	530
Sardinien und dessen Häfen	9
Sarrabus, siehe Sardinien	9
Saugor, siehe Bengalen	372
Savannah	80
Savona, siehe Sardinien	9
Schien, siehe Norwegen	130
Setuval	235
Sevilla	232

	Seite
Sfax	512
Shanghai	566
Sierra Leone	484
Simons Bay	331
Sines	236
Singapore	387
Siniscola, siehe Sardinien	9
Sisal, s. Häfen von Yucatan,	536
Slito	130
Smyrna	509
Soon, siehe Norwegen	130
Sourabaya	41
Spezzia	12
Spinalonga	18
Stanford Creek	331
Stavanger, siehe Norwegen	130
Stege, Insel Möen, Dänemark,	111
Stettin	276
Stockholm	117
Stolpemünde, siehe Stettin	276
Stralsund dito dito	276
Suda	17
Sund- und Belt-Abgaben	107
Swinemünde	279
Sydney (Insel Breton)	477
Sydney (Neu-Süd-Wales)	426
Syra	495
Tabago	34
Table Bay	331
Taganrog	314
Talcahuano	446
Tampico	548
Tangier	511
Tartoli, siehe Sardinien	9
Tasmania oder Van Diemens Land	429
Terceira (Azoren)	270
Tetuan	511
Texas, siehe Galveston	85
Tidnish	20
Tonsberg	134

	Seite
Torres, siehe Sardinien	9
Trapani	246
Travemünde, siehe Lübeck	5
Trebisond	520
Triest	203
Trincomale	393
Trinidad	452
Trinidad de Cuba, s. Havana	340
Tromsoe, siehe Norwegen	130
Trondhjem oder Drontheim	132
Tumaco	530
Tunis und dessen Häfen	512
Tuto Coren	520
Tvedestrand, siehe Norwegen	130
Valdivia	542
Valencia und dessen Häfen	225
Valencia - District	228
Valetta, siehe Malta	500
Valparaiso	443
Van Diemen's Land	429
Venedig	214
Vera Cruz (Mexico)	543
Villa Franca, siehe Sardinien	9
Villa Nova (de Partimao)	316
Virginien	68
Wadsoe, siehe Norwegen	130
Wallace	20
Wardoe dito dito	130
Waterloo-Bay	331
West-Australien	422
Western Port, siehe Sydney	426
Westlichen Inseln	264
Whampoa, siehe China	566
Windau	299
Wismar	117
Wolgast	3
Woosung, siehe China	566
Wyborg	2
Ysabel	533
Yucatan, Häfen von	536
Zante	498

Gent,

eine berühmte Stadt in Belgien, in der Provinz Ost-Flandern, am Zusammenflusse der Schelde und Lys, 30 Meilen NW. von Brüssel, 30 Meilen WSW. von Antwerpen und 23 Meilen SO. zu O. von Brügge, unter 51° 3′ 12″ nördlicher Breite und 3° 43′ 12″ östlicher Länge. Die Stadt liegt vortrefflich für den Handel. Dieselbe ist durch einen Canal mit Brügge und vermittelst eines andern, welcher Sas van Gent vorbeiführt, mit der Schelde bei Terneuse verbunden. Letzterer gewährt der Stadt alle Vortheile eines Seehafens. Schiffe, welche 18 Fuss tief gehen, können in dem Bassin unter den Mauern der Stadt ausladen.

Unkosten auf ein englisches oder nationales Schiff von 123 Last oder 175 Tonnen englisch, mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

Lootsengeld nach Terneuse	51 *fl.*	25 *c.*,
Canal-Lootsengeld nach Belieben,		
Lastgeld, einkommend	39 »	— »
Canal-Abgaben, Courtage	9 »	45 »
Certificat des Oberlootsen	6 »	15 »
Kaigeld .	6 »	6 »
Vatgeld, einkommend und ausgehend . . .	211 »	— »
Ballast, einzuladen, 106 Tonnen	56 »	70 »
Fluss- und See-Lootsengeld, ausgehend, 9 Fuss,	26 »	95 »
Courtage für das Befrachten	91 »	90 »
Stempel .	2 »	50 »
Schleppen mit 4 Pferden, auf- und abwärts im Canal	12 »	12 »
	513 *fl.*	8 *c.*

Münze, Gewicht und Maass wie in Antwerpen

Calais.

Stadt und Seehafen in Frankreich, an der Strasse von Dover oder Calais, liegt 20 Meilen NNO. von Boulogne, unter 50° 57′ 31″ nördlicher Breite und 1° 51′ 16″ östlicher Länge. Ein grosser Mangel in dieser Stadt ist das Quellwasser. Die Einwohner sammeln daher das Regenwasser in Cisternen. Ein Thurm, nahe dem Hotel de Ville, dient als Leuchtthurm; das Licht, ein umdrehendes, ist 118 Fuss über dem Meeresspiegel erhaben. Was Calais besonders wichtig macht, ist, dass diese Stadt ein England so nahe gelegener französischer Hafenort ist. Der Eingang zum Hafen ist zwischen zwei von Holz aufgeführten Bollwerken, beinahe ¾ Meile lang. Der Hafen wird zur Ebbezeit trocken. Innerhalb der Bollwerke sind zur Fluthzeit 15 bis 18 Fuss Wasser, je nachdem der Wind ist. Die äussere Rhede, 2 bis 3 Meilen nordwestwärts vom Hafen, hat guten Ankergrund. Unkosten auf ein englisches Schiff von 100 Register Tonnen, mit Ladung eingehend und Ballast ausgehend:

Lootsenboot	7 *fr.*	— *c.*,
Tonnengeld	115 »	5 »
Ballast, 40 Tonnen einzuladen	32 »	— »
Lootsengeld, einkommend und ausgehend . .	40 »	50 »
Gesundheits-Certificat 5 *fr.*, Hafenmeister 6 *fr.*	11 »	— »
Dockabgaben, einkommend u. ausgehend 4 *fr.*, für Boot und Herausschleppen 7 *fr.* . .	11 »	— »
Courtage auf Fracht 50 *c.* pr Tonne, 165 Tonnen	82 »	50 »
Extraziehen und Lootsengeld, ausgehend . .	3 »	50 »
	302 *fr.*	55 *c.*

Münze, Gewicht und Maass wie in Frankreich.

Wyborg,

eine befestigte Stadt des europäischen Russlands, im Gouvernement Finnland, liegt im finnischen Meerbusen, unter 60° 42′ 40″ nördlicher Breite und 28° 46′ 5″ östlicher Länge,

ungefähr 98 Meilen NW. von St. Petersburg, und treibt bedeutenden Handel mit Holz, Harz, Pech und Pottasche.

Unkosten auf ein englisches Schiff von 175 Tonnen, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Lootsengeld von Hojland nach Rochell, 7 Fuss,	14 *Rb.*	60 *K.*,
Lootsengeld von Rochelle nach Draugsund, do.,	1 »	43 »
Porto ℘r Dampfschiff für Schiffspapiere . . .	— »	50 »
Lootsengeld aus Wyborg, 13 Fuss	11 »	50 »
an den Zollbeamten	4 »	50 »
Baken- und Signalgeld im Golf	7 »	— »
Pass- und Zollhausgeld	14 »	83 »
Zoll, Stempel etc.	5 »	— »
Zoll auf verschiedene Gegenstände zum Schiffsbedarf	— »	56 »
Stadtabgaben und Lastgeld	9 »	68 »
Ballastgeld, 20 Tonnen auszuladen	2 »	42 »
Expedition und Provision 40 *Rb.*, Porto 44 *K.*	40 »	44 »
für Messen des Schiffs und Mess-Schein . .	11 »	9 »
Unkosten beim Zollamte zu Draugsund . . .	7 »	20 »
	130 *Rb.*	75 *K.*

Münze, Gewicht und Maass wie in St. Petersburg.

Wolgast,

Seehafen Preussens, in Pommern, hat einen der besten Häfen an der Ostsee. Nur der Thurm von dem alten Schlosse steht noch. Die Stadt liegt an der Penne oder dem Westfahrwasser der Oder, 54 Meilen NW. von Stettin, unter 13° 52′ östlicher Länge und 54° 4′ nördlicher Breite.

Folgendes sind die Unkosten auf ein nationales oder auch ein englisches Schiff von 112 Tonnen englisch, mit Ladung einkommend und ausgehend:

Lootsengeld, einkommend und ausgehend für 10 englische Meilen	30 $,
Kosten beim Zollhause, mit Einschluss des Tonnen oder Lastgeldes, Bakengeldes etc. . .	24 »
Münze, Gewicht und Maass wie in Memel.	54 $.

Revel oder **Reval**,

Seehafen des europäischen Russlands, Hauptstadt des obigen Gouvernements, liegt an einer kleinen Bucht der südlichen Seite des finnischen Golfs, 200 Meilen WSW. von Petersburg, unter 59° 26′ 23″ nördlicher Breite und 24° 44′ 30″ östlicher Länge. Die Stadt ist eine der Stationen für die russische Flotte und hat einen durch mehrere Batterien geschützten Hafen. Dieser Hafen, welcher 1820 wesentlich verbessert wurde, zeigt, wenngleich tiefer als der von Cronstadt, doch grössere Schwierigkeit für das Einlaufen der Schiffe. Die durch einige Inseln gebildete Rhede ist gut geschützt. Die lange Dauer des Frostwetters macht diesen Hafen nicht besonders zu einer Station für die Marine geeignet, welchen Nachtheil er mit den andern russischen Häfen an der Ostsee theilt. Die Unkosten in den meisten russischen Häfen, nämlich Riga, Petersburg, Narwa, Pernau etc., werden nur in einer Summe angegeben; jedoch freuet es uns sagen zu können, dass Verwendungen dazu gemacht werden, die verschiedenen Abgaben specificiren zu können. Die Hafenkosten auf ein nationales Schiff von 48 Last oder 112 engl. Tonnen sind ca. 390 Papier- oder 110 Silber-Rubel, wenn das Schiff mit einer Ladung absegelt und mit Ballast ankommt. Man ist nicht gezwungen, weder einkommend noch ausgehend, Lootsen anzunehmen, und die gewöhnliche Summe, die man dafür bezahlt, ist 10 bis 25 Papier-Rubel per Schiff; überhaupt wird das Lootsengeld bestimmt nach der Uebereinkunft der Forderung und dem Zustande des Wetters.

Münze, Gewicht und Maass wie in St. Petersburg.

Lübeck,

eine Stadt und Republik Nord-Deutschlands. Die Stadt ist die Hauptstadt der hanseatischen Städte und liegt an der Trave, ungefähr 10 bis 12 Meilen von der Mündung dieses Flusses, wo Travemünde, der Hafen derselben, sich befindet. Die Trave ergiesst sich in den Meerbusen von Lübeck in die Ostsee, 36 Meilen NO. von Hamburg und 38 Meilen SO. von Kiel, unter 55° 52′ 8″ nördlicher Breite und 10° 41′ östlicher Länge. Der Haupt-Ausfuhr-Artikel ist Korn. Schiffe von bedeutender Grösse (250 bis 300 Tonnen) laden und löschen, vermittelst Lichterschiffe, in Travemünde. Die Tiefe des Wassers war während des letzten Frühjahrs 13 Fuss, und man erwartete, dieselbe im Herbste durch Hülfe einer vortrefflichen Bagger-Maschine, welche beständig arbeitet, auf 13½ Fuss zu bringen. Schiffe, welche in den Hafen kommen, ohne Lichterschiffe zu benutzen, müssen für die Bagger-Maschine bezahlen, aber diejenigen Schiffe, welche Lichter gebrauchen, sind davon frei. Travemünde ist eigentlich der Hafen von Lübeck und gehört zu diesem Staate. Der Hafen kann 60 Kauffahrteischiffe aufnehmen. Kriegsschiffe ankern auf der Rhede.

Folgende Unkosten hat ein englisches Schiff von 162 Tonnen Register oder 69¾ Last mit einer Ladung Steinkohlen einkommend und mit einer Ladung ausgehend zu bezahlen:

In Lübeck:

Lootsengeld	15 m℔	— ß
Trinkgelder an die Lootsen	— »	— »
An die Fluss-Lootsen	— »	— »
Erlaubniss-Schein, in den Hafen zu legen . .	— »	4 »
Consulat-Gebühren	— »	— »
Mess-Schein	21 »	14 »
Latus	37 m℔	2 ß

Transport	37	ℳ	2	ß
An das Zollhaus, für $69\frac{3}{4}$ Last	52	»	8	»
Gestempeltes Papier	3	»	8	»
Ballast-Schein	—	»	—	»
Police	—	»	4	»
Extra-Kosten an das Zollhaus	—	»	8	»
Baggergeld	17	»	8	»
Fürs Kochen	—	»	—	»
An den Schiffswächter während des Winters	—	»	—	»
See-Pass	—	»	—	»
Provision	15	»	—	»
An den Stadt-Commandanten zu Travemünde	1	»	—	»
» » Lootsen-Commandeur	2	»	—	»
Courtage	—	»	—	»
	129	ℳ	6	ß

In Travemünde:

An den Lootsen, um das Schiff in den Hafen zu bringen	3	ℳ	—	ß
An 3 Arbeitsleute, zu löschen auf der Barre	9	»	—	»
4 Körbe	5	»	—	»
Miethe für Kohlen-Rennen	4	«	—	»
Unterschrift des Bürgermeisters unter das Schiffsjournal	1	»	—	»
Wagenmiethe nach Lübeck, mehrere Male	11	»	8	»
Lootsengeld für das Schiff in See zu bringen	3	»	—	»
Einem Arbeitsmann beim Löschen der Ladung	5	»	8	»
22 Böte voll Ballast 22 ℳ; Erlaubniss-Schein 2 ℳ	24	»	—	»
Für ein Lichterschiff	9	»	—	»
Für ein Boot um Wasser zu füllen	2	»	4	»
Provision auf die ausgehende Fracht	21	»	—	»
	97	ℳ	4	ß

Münze, Gewicht und Maass. — Man rechnet hier nach Mark zu 16 Schillingen, circa 12 Pfennige. Ein Lübecker Thaler ist gleich 3 Mark. Das ℔ ist circa 18 Unzen englisches Gewicht; 112 ℔ = 1 Centner.

Helsingborg.

Seehafen Schwedens, auf Schonen, liegt am Sunde, Helsingör gegenüber. Hier ist eine Fähre über den Sund nach Dänemark. Die Stadt hat Fabriken, welche Bänder, Hüte und Stiefel liefern, sie liegt fünf Meilen NO. von Helsingör und 32 NW. von Lund, unter 12° 48′ östlicher Länge und 56° 3′ nördlicher Breite. Der gewöhnliche Wasserstand ist hier 8 bis 10 Fuss, wenn aber ein Sturm aus Süden oder Südwest herankommt, ist der Hafen dem Uebelstande ausgesetzt mit Sande angefüllt zu werden.

Die folgenden Hafenkosten werden auf ein englisches, nationales, oder privilegirtes Schiff von 33 schwedischen Lasten oder 48 Tonnen englisches Maass, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend, bezahlt:

An Zollhaus-, Last- und Bakengeld	10 Rbthlr.		24 ß
Lootsengeld, 6 Fuss einkommend und 9 Fuss ausgehend	5	»	24 »
Hafengeld 4 Thlr.; Ballast (3 Kähne) auszuladen 1 Thlr. 24 ß	5	»	24 »
	21 Rbthlr.		24 ß

Münze, Gewicht und Maass wie in Stockholm.

Carlscrona.

Seehafen Schwedens, an der Ostsee, Hauptstadt der Statthalterschaft Blekinge, unter 56° 10′ 9″ nördlicher Breite und 15° 33′ 25″ östlicher Länge. Der Hafen ist gross und sicher, und hat eine für die grössten Schiffe hinreichende Tiefe. Es giebt daselbst drei Einfahrten, aber die einzige für grosse Schiffe brauchbare ist an der südlichen Seite der Stadt.

Die Hafenkosten auf ein englisches, nationales oder privilegirtes Schiff von 46 Last schwedischen oder 70 Tonnen englischen Maasses, mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend, wenn das Schiff 9 Fuss tief geht, sowohl einkommend als ausgehend, betragen an Lootsen-, Hafen- und Bakengeld, Zollhaus und Ballast 62 Rbthlr. Ballast wird bootweise bedungen.

Münze, Gewicht und Maass wie in Stockholm.

Greifswalde.

Stadt des Königreichs Preussen, Provinz Pommern, in dem Hauptkreise desselben Namens, an dem Flusse Ryck, ungefähr 3 Meilen von der Ostsee und 18 Meilen SO. von Stralsund. Hier ist ein guter Hafen an der Mündung des Ryck, welcher für kleine Schiffe fahrbar ist.

Die Unkosten auf ein englisches oder nationales Schiff von 123 Lasten oder 175 Tonnen englischen Maasses, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend, sind wie folgt:

Lootsengeld, einkommend, 9 Fuss	9 ₰	20 *Sgr.*
dito ausgehend 11 dito	11 »	12 »
Lastgeld, Stadtabgaben, Zollhaus, einkommend	35 »	11 »
dito dito dito ausgehend .	27 »	28 »
Courtage, einkommend und ausgehend . . .	8 »	— »
	92 ₰	11 *Sgr.*

Schiffe, welche über 11 Fuss tief gehen, müssen ausserhalb des Hafens durch Lichterschiffe laden. 28 Last Weizen kosten an Lichterfracht circa 18 ₰.

Münze, Gewicht und Maass wie in Memel.

St. Vincent,

eine der zu Grossbritannien gehörenden westindischen Inseln, liegt in der Mitte der über dem Winde liegenden Gruppe derselben, unter 13° 10′ nördlicher Breite und 60° 37′ westlicher Länge, 21 Meilen SSW. von St. Lucia und 108 westlich

von Barbados. Kingston, die Hauptstadt liegt an einer tiefen Bucht, nahe dem südwestlichen Ende der Insel.

Lootsen werden nicht verlangt. Das Tonnengeld ist 1 *s.* 4 *d.* pr. Tonne.

Münze, Gewicht und Maass wie in Grossbritannien.

Sardinien

ist ein insularisches und continentales Königreich im südlichen Europa, enthaltend, ausser der Insel jenes Namens, auch Piemont, Savoyen, die Grafschaft Nizza, das Herzogthum Montferrat, einen Theil von Mailand und das Gebiet Genua.

Die Häfen der Insel und deren Ankerplätze sind zahlreich. Cagliari ist der Haupthafen; doch ist derselbe nicht sicherer für grosse Schiffe als Maddalena. Die andern Häfen sind Alghero, Carloforte, Longo Sardo, Torres, Oristano, Bosa, St. Antioco, (Pralmas Bucht), Crosei, Siniscola, Tartoli und Sarrabus.

Die Staaten von Sardinien werden eingetheilt in zwanzig See-Departements, von denen zehn zum Festlande und zehn zu der Insel Sardinien gehören.

Die Schifffahrts-Abgaben richten sich nicht nach den Jahreszeiten, auch nicht nach dem Umstande, ob die Schiffe Ladung oder Ballast am Bord haben. Aus Rücksicht gegen die jährlichen Abgaben, welche die kleinen nationalen Schiffe von einer bis dreissig Tonnen zahlen, sind dieselben frei von Anker- und Hafengeld; jedoch die Schiffe aus Genua und Nizza geniessen dieser Vortheile nur in jenen beiden Häfen, so wie diejenigen aus Sardinien in den Häfen dieser Insel.

Fremde Schiffe. — Nationale Schiffe über dreissig Tonnen, und fremde Schiffe jeder Grösse sind den Abgaben in jedem Hafen eines Departements unterworfen; diese sind aber nur einmal zahlbar und zwar in demselben Orte, wenn sie nicht für den dortigen Handel befrachtet werden; in dem Falle, wenn sie das völlige Lastgeld bezahlt haben, erhalten sie

das in dem Departement bezahlte Hafengeld wieder zurück. Fremde Schiffe, welche aus einem fremden Lande kommen, zahlen die ganzen Abgaben an dem ersten Orte, wo sie ankern, ob sie dort Geschäfte machen oder nicht; wenn sie aber nach einem sardinischen Hafen bestimmt sind und keine Geschäfte machen an dem Orte, wo sie ankern, so bezahlen sie das Hafengeld nur an dem Orte ihrer Bestimmung.

Gezwungenes oder freiwilliges Einlaufen in einen Hafen. — Nationale oder fremde Schiffe, welche durch Unwetter oder jeden andern Unfall genöthigt sind nach dem Hafen wo sie absegelten, zurückzukehren, sind von Ankergeld, wenn sie keinen andern Hafen angelaufen haben, frei; sonst muss das Hafengeld bezahlt werden. Ob das Einlaufen in den Hafen gezwungen oder freiwillig sei, bleibt hinsichtlich der Abgaben gleich. Jedes nationale Schiff, welches Waaren an verschiedenen Stellen oder in verschiedenen Häfen an der Küste etc. des Staats ein- oder ausladet, muss das völlige Lastgeld an dem Orte, wo es zu laden oder auszuladen angefangen, und nur das Hafengeld an dem Orte bezahlen, wo es damit aufgehört hat.

Küstenhandel. — Fremden Schiffen ist gesetzlich nicht verboten Küstenhandel zu treiben; allein sie sind daran durch den Umstand verhindert, dass nationale Schiffe unter 30 Tonnen nur eine jährliche Abgabe von 1 *fr.* 50 *c.* pr. Tonne zu bezahlen brauchen, und die sich mit Frachten begnügen, welche fremden Schiffen von demselben Tonnenmasse, die an Lastgeld bis zu dem Belaufe von 200 *fr.* jährlich zu bezahlen haben würden, wenn man auf den Monat eine Reise rechnet, nicht lohnen könnte. Fremde Schiffe sind gleichfalls an der Küstenfahrt, zwischen der Insel Sardinien und dem sardinischen Festlande, in Folge der gegen nationale Schiffe bewiesenen Vergünstigung, verhindert.

Lootsengeld. — Lootsenabgaben sind dieselben wie in allen sardinsichen Staaten.

Bakengeld. — Das Bakengeld wird nur in den Häfen von Genua, Nizza und andern Oertern des sardinischen Festlandes erhoben.

Hafenreinigungs-Abgaben. — Es giebt keine besondern Hafenreinigungs-Abgaben, da alle Kosten dieser Art von dem Lastgelde bezahlt werden.

Inspection der Schiffe. — Den zu diesem Zwecke besonders ernannten Geschwornen werden für jede Inspection 3 *fr.* vergütet.

Dock-Abgaben. — Die Dock-Abgaben werden bei der Ankunft entrichtet und sind jeden Monat zu erneuern.

Folgende Liegezeit ist für die mit Wein beladenen Schiffe bestimmt:

Von 1	bis	50 Tonnen	8 Tage		Gerechnet von dem Tage nach Ankunft des Schiffs.
» 51	»	100 »	10 »		
» 101	»	200 »	15 »		
» 201	und darüber		20 »		

Schiffe, welche nach dieser Liegezeit in den Docken bleiben, haben die völligen Abgaben ohne allen Abzug zn bezahlen.

Die Hauptbäfen sind Genua, Spezzia und Nizza auf dem Festlande, und Cagliari auf der Insel Sardinien.

Genua ist ein Porto Franco (Freihafen), wo Güter gelagert oder zollfrei wieder ausgeführt werden können. Es ist der Haupt-Ausfuhrhafen des Mittelmeeres für die Fabrikate der Schweiz, der Lombardei und Piemont, und die Lombardei bezieht die meisten fremden Einfuhrwaaren über Genua. Der Hafen, von nicht sehr grossem Umfange ist tief, und wird durch zwei Molo geschützt. Die Stadt zählt, incl. der Seeleute und excl. der Besatzung, circa 110,000 Einwohner. Man findet hier wichtige Fabriken in Sammt-, Damast- und Seidenwaaren, Papier und Seife, und die gewöhnlichen Gewerbe in einem Seehafen geben vielen Einwohnern Beschäftigung.

Nizza. — Dieser kleine Hafen, durch einen Molo geschützt, kann Schiffe von 200 bis 300 Tonnenlast aufnehmen.

Einige Dampfschiffe, welche zwischen Marseille, Genua etc. fahren, laufen hier an. Hier sind einige Fabriken in Seide und andern Stoffen. Die Ausfuhren sind hauptsächlich Oel, Wein, Früchte, Seide etc. Die Einfuhrwaaren sind verschieden. Nizza ist, wie Genua, ein Porto Franco (Freihafen). Villa Franca betrachtet man, wegen der Nähe, als einen Theil des Hafens von Nizza. Alle Schiffe, welche während der Cholerazeit in Nizza ankamen, wurden dahin beordert um Quarantaine abzuhalten,

Spezzia, in dem Gebiete von Genua, hat einen sichern und tiefen Hafen, liegt am Fusse eines Berges an dem gleichnamigen Meerbusen, 47 Meilen SO. von Genua, unter 44° 10′ nördlicher Breite und 9° 37′ östlicher Länge.

Albergo, Savona und sehr viel kleine Oerter, welche sich längs dem mittelländischen Meere von Spezzia bis nach den Gränzen von Frankreich erstrecken, treiben alle Küstenhandel.

Münze, Gewicht und Maass. — Man rechnet hier nach Lire, Reali und Soldi. 5 Soldi = 1 Reai = $4\frac{1}{2}$ *d.*; 4 Reali = 1 Lire = 1 *s.* 6 *d.*; 10 Reali = 1 Scudo = 3 *s.* 9 *d.* Sterling. Das Papiergeld besteht in Noten von 5, 10 und 20 Scudi.

Landwirthschaftsprodukte und die gröberen Metalle werden nach dem Pesi di Ferro gewogen. 12 sardinische Unzen = 1 ℔ = 14 Unzen 5 Dr. englischen Gewichts; 26 ℔ = 1 Rubbo; 4 Rubbi = 1 Cantaro = 93 ℔ 0 Unzen 8 Dr. engl. Gewichts. Das Starello oder Kornmaass ist gleich 1 Bushel $1\frac{1}{4}$ Peck englischen Maasses. Die Palme = $10\frac{1}{3}$ englischen Zoll.

Allgemeine Uebersicht der in den sardinischen Staaten erhobenen Schifffahrts-Abgaben.

Art der Abgaben.	Abgaben von fremden Schiffen.	Abgaben von nationalen Schiffen.
Anker- oder Hafengeld *).	Von jeder Grösse ℔ Tonne 1 *Lire* — *C.* Hafengeld...... 33⅓ -	Von 1 bis 30 Tonnen (feste u. jährl. Abgaben) ℔ Tonne 1 *Lire* 50 *C.* Ueber 30 Tonnen ℔ Tonne.......25 - Hafengeld ℔ Tonne in einem Hafen...12½ - an der Küste.... 8½ -
Hafengeld, welches 14 Tage nach Ankunft des Schiffs anfängt........	*Lire C.* Von 4— 20 Tonn. — 60 - 21— 30 - — 90 - 31— 40 - 1 20 - 41— 50 - 1 80 - 51—100 - 2 40 - 101—200 - 3 60 - 201 und darüber 4 80	Ebenso wie die Fremden.
Dock-Abgaben........	Von 2— 20 Tonn. 7 20 - 21— 40 - 9 60 - 41— 60 - 12 60 - 61— 80 - 16 80 - 81—100 - 21 60 - 101—120 - 26 40 - 121—150 - 30 — - 151—160 - 36 — - 161—180 - 40 80 - 181—200 - 45 60 Schiffe über 200 Tonnen zahlen ausser den 45 *L.* 60 *C.* noch für jede Tonne über 200 T..25 *C.*	*Lire C.* Von 1— 20 Tonn. 3 60 - 21— 40 - 4 80 - 41— 60 - 7 20 - 61— 80 - 12 — - 81—100 - 14 40 - 101—120 - 16 80 - 121—140 - 20 40 - 141—180 - 24 — - 181—200 - 28 80 Schiffe über 200 Tonnen zahlen ausser den 28 *L.* 10 *C.* noch für jede Tonne über 200 T..15 *C.*

*) Dieser Tarif ist auf der Insel Sardinien noch nicht eingeführt, wo folgendes Lastgeld noch erhoben wird:

	Fremde	Nationale
Schiffe von 1—10 Tonnen...	10 *L.* 80 *C.*	— *L.* — *C.*
- - 11—20 - ...	15 - 60 -	2 - 40 -
- - 21—30 - ...	22 - 80 -	4 - 20 -
- - 31—40 - ...	28 - 80 -	6 - — -

Ausser den 28 *L.* 80 *C.* für fremde und 6 *L.* für nationale Schiffe müssen noch diejenigen über 40 Tonnen für jede Tonne mehr bezahlen: Fremde Schiffe 45 *C.*, nationale Schiffe 1 *C.*

Art der Abgaben.	Abgaben von fremden Schiffen.	Abgaben von nationalen Schiffen.
	Lire C.	
Messungs-Gebühren....	Von 1—10 Tonn. — 53	Ebenso wie die Fremden.
	- 11—50 - 1 17	
	- 51—100 - 2 23	
	- 101—150 - 3 50	
	- 151—200 - 4 67	
	- 201—250 - 5 84	
	- 251 und darüber 7 1	
Allgemeines Ausbessern im Dock*)........	72 —	Ebenso wie die Fremden.
Kielholen............ - -	24 —	
Kalfatern............ - -	12 —	
Theeren............. - -	6 —	
Gesundheits-Certificate..	Von 1—100 Tonn. 4 41	*Lire C.*
	- 101—150 - 7 75	Von 1—50 Tonn. — 91
	- 151—200 - 9 41	- 51—100 - 1 8
	- 201—300 - 12 75	- 101—150 - 2 33
	- 301—400 - 16 —	- 151—200 - 3 16
	- 401—500 - 19 40	- 201 und darüber 4 83
	Und für jede Tonne über 500 Tonnen 3 33	
	Schiffe, welche Gesundheits-Certificate lösen, mit der Musterungsrolle der Mannschaft, zahlen noch überher 2 *L.* 50 *C.*	 1 66
	Visiren der Gesundheits-Certificate....1 *L.* 25 *C.*	— 41
	Waaren-Certificate 2 *L.* 50 *C.*	Ebenso wie die Fremden.
Declaration beim Einclariren	Mit Ladung:	Ebenso wie die Fremden.
	Von 1—200 Tonn. 2 92	
	- 201 und darüber 8 33	
	Mit Ballast:	
	Von 1—200 Tonn. — 58	
	- 201 und darüber 1 67	

*) Wenn das Ausbessern in einem Docke nicht stattfindet, so haben die Schiffe nur folgende Abgaben zu bezahlen:

	Von 1—50 Tonn.	Von 51—100 Tonn.	Ueber 100 Tonn.
Kielholen	25 *C.*,	50 *C.*,	1 *L.* — *C.*,
Kalfatern	16⅔ -	33⅓ -	— - 75 -
Theeren	16⅓ -	33⅓ -	— - 7 -

Art der Abgaben.	Abgaben von fremden Schiffen.	Abgaben von nationalen Schiffen.
	Lire C.	
Declaration beim Ausclariren für jedes Schiff	2 20	Ebenso wie die Fremden.
Löschzettel für jedes Schiff	1 —	
Octroi-Zoll für Wein	2 —	
Certificate oder Erlaubnissscheine, welche von dem Octroi, dem Zollhause etc. bei der Abreise für jedes Schiff gegeben werden	— 70	
Erlaubnissschein zum Segeln oder die Ladung an Bord zu nehmen, für jedes Schiff	1 —	
Erlaubnissschein zum Ausclariren von dem Hafenmeister	von 1—50 Tonn. — 50 - 51 oder darüber 1 —	
Liege-Stelle in den Wein-Docken pr Tag	— 40	
Einfuhr-Declaration für Wein	Eine Abgabe, welche wechselt von 1 *L.* 50 *C.* bis 8 *L.* 50 *C.*, je nachdem das Schiff mehr oder weniger beladen ist.	
Aufhebung der Sequestrirung für jedes mit Wein beladene Schiff	1 —	
		Lire C.
Bakengeld *), jedes Schiff pr Tonne	— 5	Von 1—12 Tonn. pr Tonne — 2 - 13 und darüber — 5
Quarantaine-Abgaben	Für das Wachboot pr Tag: Von 5—100 Tonn. 1 60 - 101—200 - 1 91 - 201 und darüber 2 29 Für eine Wache am Bord, excl. der Beköstigung, pr Tag 1 66 Für eine Wache am Lande: (feste Abgabe) Von 5—100 Tonn. 4 16 - 101—200 - 6 66 - 201 und darüber 10 — Für den Arzt: Unter 100 Tonn. 2 8 Ueber 100 - 4 16	Ebenso wie die Fremden.

*) Wird auf der Insel Sardinien nicht erhoben.

Art der Abgaben	Abgaben von fremden Schiffen.	Abgaben von nationalen Schiffen.
Quarantaine-Abgaben...	*Lire C.* Für den Caplan der Lazarethe: Unter 100 Tonn...2 50 Ueber 100 - ..5 — Für das Räuchern..2 50	Ebenso wie die Fremden.
Lootsengeld*).........	Von 0 Meile 325 bis 3 Meilen 241 (feste Taxe).....37 50	*Lire C.* 25 —
	Von 3 Meilen 329 bis 3 Meilen 898 ℔ 0 Meile 325..4 50	 3 —
	Von 3 Meilen 979 bis 4 Meilen 548 ℔ 0 Meile 325..5 25	 3 50
	Ueber 4 Meilen 629 ℔ 0 Meile 325..6 —	 4 —

Die Insel Candia oder Creta und deren Häfen.

Unkosten. — Die Unkosten bei Ein- und Verkäufen sind für Provision 2 %, für Lagermiethe 1 % und für Courtage 1 %.

Zollhaus-Certificate. — Die einzigen gesetzlichen Anordnungen des Zollhauses sind, dass ein Schiff vor dem Absegeln ein Certificat von dem Zollhause beibringen muss und dass die Zölle auf die Ladung bezahlt worden sind. Für dieses Certificat zahlen die europäischen Schiffe 20 Paras und die türkischen 1 Piaster. Die Hafen-Abgaben sind von $1\frac{1}{2}$ bis 4 Piaster für jedes Schiff.

Teskérès. — Zufolge der englischen Capitulationen können diejenigen Güter, worauf der Zoll in irgend einem Hafen des türkischen Reichs einmal bezahlt ist, von dem Importeur nach jedem andern Hafen, ohne dass ferner Zoll verlangt wird, versandt werden; zu welchem Zwecke diese Waaren gewöhnlich mit einem Teskéré (Zollhaus-Certificat) begleitet sind.

*) Diese Abgabe ist man in keinem der sardinischen Häfen verpflichtet zu zahlen.

See - Häfen.

Canea. — Dieser ist der besuchteste Hafen, weil er grösser als die andern beiden und nicht so sehr mit Sand angefüllt worden ist. Derselbe wird durch einen Molo, 1160 französische Fuss lang, gebildet; auch sind Verbesserungen damit vorgenommen, und ist am äussersten Ende ein Leuchtthurm errichtet worden. Der nur sehr enge Eingang ist ungefähr 24 Fuss tief. Auf dem Ankergrunde haben die tiefsten Stellen nur 18 Fuss Wasser. Ein Schiff, welches über 12 Fuss tief geht, sollte es nicht wagen ohne einen Lootsen einzulaufen. Der Eingang ist gegen Norden und die Schiffe können nicht herauskommen, wenn der Wind stark aus dieser Weltgegend weht; selbst für ein Dampfschiff würde es nicht einmal gerathen sein, bei einer hohlen See diesen Weg zu wagen.

Suda. — Dieser Hafen ist, zu Lande, drei Meilen von Canea entfernt, ungefähr sieben Meilen lang und bei jedem Wetter völlig sicher; an dessen Mündung liegen mehre kleine Inseln, und auf einer derselben ist eine kleine Festung, welche den Eingang beherrscht.

Candia. — Dieser Hafen ist durch einen Molo gebildet, aber so mit Sand angefüllt, dass nur kleine Fahrzeuge, welche 8 Fuss tief gehen, einlaufen können. Schiffe, welche von Candia Ladung einnehmen, ankern in einem der drei Häfen der kleinen Insel Standia, in einer Entfernung von sieben Meilen, der Stadt gegenüber. Der Mittelhafen dieser Insel ist am passlichsten für Kauffahrer, hingegen der am östlichen Ende liegende ist am bequemsten für Kriegsschiffe.

Retimo. — Der Hafen von Retimo ist ebenfalls durch einen Molo gebildet und noch kleiner als der von Candia. Jedes Schiff, welches Oel von diesem Hafen einnimmt, ankert gewöhnlich bei der Festung Suda, ungefähr zwei Meilen davon entfernt. Beide Häfen sind etwas gereinigt worden, und Versuche sind angestellt, um sie noch tiefer zu machen.

Spinalonga. — Der Hafen von Spinalonga, am östl. Ende der Insel, ist gut, der Eingang jedoch ist plötzlichen Windstössen ausgesetzt. Der kleine Hafen Ayio Nicola, wenige Meilen südlich von Spinalonga, ist nächst Suda der beste auf der Insel; das am nächsten liegende Dorf ist jedoch 5 Meilen davon entfernt. Am südlichen Theile der Insel giebt es auch einen kleinen Hafen, Lutro genannt.

Quarantaine. — Im Mai 1831 wurden Quarantaine-Anstalten errichtet. Zugleich bildete sich auf der Insel Canea ein Committee, bestehend aus den Consuln und dem Doctor Caporal, einem französischen Arzte, welcher von der Regierung als Präsident angestellt wurde. Gegen das Jahr 1835 zogen sich die Consuln, welche unter sich nicht einig werden konnten, einer nach dem andern davon zurück, und die Direction ist seit der Zeit einzig und allein unter Aufsicht des Doctors geblieben. Obgleich die Pest mehre Male in dem Lazaretto zu Suda gewesen ist, und die ägyptische Flotte, mit dieser Krankheit am Bord, während einer geraumen Zeit in jener Bai vor Anker lag, so hat doch die Krankheit auf dieser Insel nie recht festen Fuss gefasst. Ein Schiff mit einem unreinen Gesundheits-Certificate versehen und welches für die Krankheit empfängliche Güter am Bord hat, muss weiter segeln nach der Bai von Suda, wo es dieselben im Lazaretto ausladen muss, um 31 Tage gelüftet zu werden. Wenn das Schiff keine für die Krankheit empfängliche Güter am Bord hat, und nach Candia bestimmt ist, so kann es alsdann direct nach der Insel Standia weiter segeln. An einem von diesen beiden Plätzen muss das Schiff 11 Tage Quarantaine halten, worauf demselben nach dem bestimmten Hafen zu segeln gestattet wird, wo es die Quarantaine abzuhalten hat, welche gewöhnlich 21 Tage währt. Schiffe mit einem reinen Gesundheits-Certificate können direct nach dem Orte ihrer Bestimmung segeln. Die Quarantaine-Abgaben sind für Schiffe 2 Paras pr. Tonne nicht über 100; 1 Para pr. Tonne über 100;

½ Para pr. Tonne über 200; folglich würde ein Schiff von 300 Tonnen 350 Paras zu bezahlen haben. Wenn das Schiff für Güter Pratique nehmen will, wird ein Wächter darauf gesetzt, welcher pr. Tag mit Beköstigung 3½ Piaster und ohne Beköstigung 4½ Piaster bekömmt. Für Krankheit empfängliche Güter bezahlen 1 pCt. vom Werthe nebst der Vergütung an den Wächter, wie oben angeführt. Das Lazaretto für Passagiere zu Canea ist eine kleine, aber vortreffliche Anstalt; die Kosten sind äusserst mässig. Die Angestellten bei der Sanita sind grösstentheils Cerigots. Die Einnahmen übersteigen die jährlichen Ausgaben. Die Kosten aber des Lazaretto zu Suda etc., welche sich auf 1800 £ belaufen, sind bis jetzt nicht gedeckt worden. Zufolge eines unlängst über Creta abgestatteten Berichts scheint es, dass seitdem diese Insel der Regierung Mehemet Ali's entzogen, das Reinigen der Häfen aufgegeben worden ist, und dass die von Candia und Retimo sich auffüllen. Mustapha Pascha sieht dies auch wohl ein, sagt aber, dass ihm keine Fonds auf öffentliche Arbeiten zu verwenden zu seiner Verfügung übrig geblieben wären, und dass die Ausfuhrzölle, zum grossen Nachtheil der Insel, bis auf 12 pCt. erhöht worden seien.

Münze. — Das Geld des Landes ist dasselbe wie das in Constantinopel. Rimessen nach und von der Insel werden gemacht in baarem Gelde, und da die Ausfuhren gewöhnlich die Einfuhren an Werth übersteigen, so sind viele fremde Münzsorten, hauptsächlich englische Sovereigns, sowie spanische und kaiserliche Dollars auf der Insel im Umlauf. Es giebt auch viele von den alten türkischen Münzen. Wechsel werden nur selten auf der Insel zum Verkauf angeboten. Da nun die österreichischen Dampfschiffe die Verbindung mit Constantinopel schnell und sicher gemacht haben, so muss der Preis der Münzsorten hier sich nach dem Wechselcours in dieser Stadt richten. (Siehe Constantinopel.)

Gewichte. — Diese sind das Quintal und Oke wie in Constantinopel; ersteres ist 44 Okes gleich 126 ℔, und letzteres gleich 2 ℔ 13 Unzen 5 Dr. englischen Gewichts.

Maass. — Die Arschim ist gleich 27 Zoll für Wollenzeug, die Endese gleich 25 Zoll für andere Waaren.

Pugwash, Tidnish und Wallace (N. S.)

Hafengeld. — Alle Schiffe von 70 Tonnen und darüber, welche in den Hafen von Pugwash, Tidnish und Wallace ankommen und keinen Ballast auszuladen brauchen, zahlen ½ *d.* pr. Tonne; wenn aber das Schiff Ballast geladen hat und denselben ausladet, so zahlt es 1½ *d.* pr. Tonne; für alle Schiffe unter 70 Tonnen, welche Ballast auszuladen haben, 1 *d.* pr. Tonne; wenn sie keinen Ballast ausladen, ½ *d.* pr. Tonne.

Lootsengeld. — Jeder bevollmächtigte Lootse ist berechtigt seine Gebühren nach folgenden Taxen zu verlangen, jedoch weder mehr noch weniger, bei einer Geldstrafe von 40 *s.* höchstens. Wenn ein Schiff aus See in den Hafen von Pugwash oder Wallace kömmt, zahlt es 5 *s.* pr. Fuss Tiefgang, dagegen zahlt es 2 *s.* 6 *d.* wenn es wieder in See geht.

Alle Schiffe über 80 Tonnen, welche in den Hafen von Pugwash oder Wallace einlaufen, sollen an den Lootsen, der sich zuerst anbietet, wenn er ausserhalb der Barre am Bord des Schiffs gegangen ist, das volle Lootsengeld bezahlen, und wenn dasselbe innerhalb der Barre stattgefunden hat, zwei Drittel desselben. Das halbe Lootsengeld ist zu entrichten, wenn einkommende oder ausgehende Schiffe einen Lootsen zu nehmen sich weigern.

Bakengeld. — 4 *d.* pr. Tonne des Jahrs, Halifax Courant.

Lootsen-Verordnungen. — Der Capitain eines jeden Schiffes oder Fahrzeuges, wenn er in See zu gehen wünscht, muss eine Flagge, als Signal zum Absegeln, an die Spitze der Vorstange aufhissen lassen, und stehet es dem Capitain frei, jeden beliebigen Lootsen anzunehmen.

Jeder Lootse, der ein Schiff innerhalb der Barre zum Beidrehen in Sicherheit gebracht hat, wenn er von dem Capitain dazu aufgefordert ist, kann sein volles Lootsengeld verlangen, das Schiff aber bleibt unter gänzlicher Aufsicht des Lootsen, bis dasselbe glücklich vor Anker gekommen, oder er von dem Capitain entlassen ist; sollte er aber über 48 Stunden, nachdem das Schiff innerhalb der Barre ist, am Bord aufgehalten werden, so kann er 7 *s.* 6 *d.* pr. Tag für die übrige Zeit verlangen.

Jeder Lootse, welcher ein ihm anvertrautes Schiff oder Fahrzeug verlässt, es sei denn mit Erlaubniss des Capitains, bevor es sicher vor Anker gelegt hat, kann auf sein Lootsengeld keinen Anspruch machen, und muss noch eine Summe, jedoch nicht über 40 *s.* dazu bezahlen.

Dieselben Verordnungen sollen in Wallace so wie in Pugwash in Kraft bleiben. Die Stelle oder den Grund für Ballast am ersteren Orte haben die Behörden jenes Districts anzuweisen.

Hafen-Verordnungen. — Der Capitain oder Rheder eines jeden grossen oder kleinen Schiffes, welches Ballast, so wie Steinkalk, Kreide, Kohlen, Kies, Sand, Erde, Thon oder sonstige Sachen am Bord hat, wodurch dem Hafen geschadet werden könne, und welche von ihm innerhalb des Hafens irgendwo abgesetzt werden, ausser an der Stelle, welche ihm der Hafenmeister angewiesen hat, verfällt in eine Geldstrafe und muss bei der Ueberführung für jede Uebertretung eine Summe von mindestens 40 *s.* oder höchstens 20 £ zahlen.

Kein Ballast darf aus einem Schiffe innerhalb 6 Meilen vom Hafen entfernt gelöscht werden, und wenn es innerhalb der Barre des Hafens geschieht, so muss aller Ballast an einem Landungsplatze, oder an dem Ufer über den Stand der Fluth oder über den Stand der Ebbe an einem solchen Platze gelandet werden, welcher von den Behörden und dem Hafenmeister zu diesem Behufe abgesteckt werden wird. Der

Capitain oder Rheder eines jeden grossen oder kleinen Schiffes, welcher von den obigen Sachen ein- oder ausladet, muss Sorge tragen für die gehörige Bequemlichkeit des Hafenmeisters am Bord, so lange Ballast zu löschen ist; auch hat ein jeder von ihnen das Ueberbordfallen des Ballastes zu verhindern. Keine von den Ballast-Stückpforten soll ohne Genehmigung des Hafenmeisters geöffnet werden; dieselben müssen bei Sonnenuntergang geschlossen werden, und dürfen nicht vor Sonnenaufgang offen sein, auch den ganzen Sonntag über geschlossen bleiben, bei einer Strafe von höchstens 40 Schillingen.

Dieselben Verordnungen, insofern sie die Obliegenheit des Hafenmeisters betreffen, sollen sich bis auf den Fluss Napan und auch auf den Hafen von Tidnish erstrecken.

Münze, Gewicht und Maass wie in Grossbritannien.

Carlsand oder Carlsham,

Seehafen Schwedens, in der Provinz Blekinge, an der Ostsee, bei der Mündung des Nieflusses, liegt 55 Meilen westlich von Carlscrona, unter 56° 12′ 40″ nördlicher Breite und 14° 51′ östlicher Länge.

Die Hafenkosten auf ein englisches, nationales oder privilegirtes fremdes Schiff von 23 schwedischen Lasten oder 36 Tonnen nach englischem Maasse sind im Falle ein Schiff mit Ladung ankommt und damit absegelt, bei 8 Fuss Tiefgang einkommend und 7 Fuss Tiefgang ausgehend, für Lootsengeld einkommend und ausgehend, für Hafen-, Baken- und Zollgeld 20 ℛ 14 ß Bco.

Münze, Gewicht und Maass wie in Stockholm.

Landscrona,

befestigte Seehafen-Stadt Schwedens, in der Provinz Malmoe, liegt auf einer in den Sund herausragenden Landzunge, 16 Meilen NO. von Copenhagen, unter 55° 51′ 58″ nördlicher

Breite und 12° 49′ 47″ östlicher Länge. Sie hat starke Mauern, eine Citadelle und andere Festungswerke, ist gut angelegt und hat einen sichern, gut geschützten Hafen mit 20 Fuss Wasser.

Unkosten auf ein englisches Schiff von 100 Tonnen Register, messend $54^{42}/_{100}$ Last schwedisch, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Last- oder Tonnengeld, einkommend	13	Rbthlr.	29,
» » » ausgehend	13	»	29,
Lootsengeld etc., einkommend, 7 Fuss Tiefgang,	2	»	32,
» » ausgehend, 11 » »	4	»	32,
Lootsen- und Hafenmeister-Gebühren . . .	1	»	—,
Bakengeld, einkommend	5	»	32,
» ausgehend	11	»	16,
Pass mit Siegel, ausgehend	—	»	16,
Messschein	8	»	26,
	61	Rbthlr.	20.

Münze, Gewicht und Maass wie in Stockholm.

Hammerfest oder Alten-Hammerfest,

Seehafen und Stadt Norwegens, 60 Meilen SW. vom Nord-Cap. Die Stadt wurde im Jahre 1819 von einem gewissen Herrn Crowe, einem englischen Kaufmanne gegründet, und ist die nördlichste Stadt in Europa. Sie hat einen sehr sichern und vortrefflichen Hafen und ist der Haupthafen von Finnmarken. Es ist merkwürdig, dass das Wasser längs der Küste von Finmarken eine so milde Temperatur hat, dass, obgleich die Sonne während einer so langen Zeit in den Breiten dieses Landes verschwindet, die Fischerei dennoch in Böten während des Winters betrieben wird.

Die Hafenkosten auf ein englisches Schiff von 174 Tonnen Register, mit Ladung einkommend und mit Ballast ausgehend, belaufen sich wie folgt:

Lootsengeld, einkommend, 13 und unter 14 Fuss Tiefgang, hinauf bis nach Alten-Hammerfest . .	Spthlr.	12.	1.	20.
dito, ausgehend, 8 und unter 9 Fuss Tiefgang, von Alten-Hammerfest nach Hammerfest	»	9.	0.	8.
dito, von Hammerfest in See.	»	3.	4.	8.
Ring-, Last- und Bakengeld, Alles genannt Zoll-Abgaben, und welche dort bezahlt werden	»	12.	3.	0.
An den Lootsen über die Barre für 2 Tage	»	0.	4.	0.
Ballast, 60 Tonnen einzuladen.	»	11.	0.	17.
Kaigeld in Alten-Hammerfest.	»	1.	0.	0.
	Spthlr.	50.	4.	5.

Münze: 1 Speciesthaler = 5 Outes u. 24 Schillinge.
Gewicht und Maass wie in Christiania.

Lissabon,

die Hauptstadt von Portugal, am nördlichen Ufer des Tajo; das Observatorium des Forts liegt unter 38° 42′ 24″ nördlicher Breite und 9° 5′ 50″ westlicher Länge. Der Hafen oder vielmehr die Rhede von Lissabon ist eine der schönsten in der Welt, und die Kaien sind zugleich bequem und schön. Das Fort St. Julian, welches auf einem steilen hervorragenden Felsen liegt, bezeichnet den nördlichen Eingang des Tajo. In der Mitte ist ein Leuchtthurm, ungefähr 120 Fuss über dem Meeresspiegel. An der Mündung des Tajo befinden sich 2 grosse Sandbänke, genannt Nord- und Süd-Cachop. Um in den Fluss einzulaufen, giebt es 2 Canäle, der nördliche oder kleine und der südliche oder grosse Canal. Auf der Mitte des Süd-Cachop, ungefähr 1½ Meile vom Fort St. Julian, ist das Fort und der 66 Fuss hohe Leuchtthurm von Bugio. Der niedrigste Wasserstand in dem nördlichen Canal auf der Barre ist 4 Faden und in dem südlichen 6 Faden. Die einzige Gefahr beim Einlaufen in den Hafen entstehet von der Gewalt

des Wassers zur Zeit der Fluth, da bei der Ebbe das Wasser 7 Meilen in einer Stunde abläuft, und die Schwierigkeit des Einlaufens wird beträchtlich vermehrt, wenn nach starkem Regen der Fluss sehr angeschwollen ist. Wenn dies der Fall ist und der Wind stark aus See weht, ist die ganze Barre mit Brandung bedeckt. Schiffe liegen im Flusse auf- und abwärts mit 2 Ankern aus. Auf einigen Stellen können sie bis auf 200 Yards dem Ufer nahe kommen, da man sich nach der Tiefe des Wassers richten muss, welches von der Mitte des Canals, wo es ungefähr 20 Faden Tiefe hat, bis zum Ufer hin allmählig seichter wird.

Unkosten auf ein fremdes Schiff von 300 Tonnen, welches in den Hafen von Lissabon mit einer allgemeinen Ladung einläuft und mit derselben ausclarirt:

Königlicher Pass	Rees	7.200,
kleine Kosten beim Einclariren am Zollhause, ca.	»	.700,
Ankergeld	»	.500,
Ballastkosten	»	.400,
Tonnengeld, 100 Rees pr. Tonne	»	30.000,
Bakengeld, 50 Rees pr. Tonne	»	15.000,
Abgabe an die Handelskammer	»	1.500,
kleine Speesen	»	.720,
Gesundheits-Certificat	»	.240,
	Rees	56.260.

Schiffe, welche mit Ladung oder Ballast ankommen und mit Ballast wieder absegeln, zahlen für Bakengeld 200 Rees pr. Tonne, oder 4 Mal so viel, als wenn sie mit Ladung absegelten. Schiffe, welche mit Ladung ankommen und mit derselben Ladung wieder absegeln, zahlen kein Tonnengeld.

Hafen-Verordnung. — Alle Schiffe, welche in den Tajo einlaufen, haben unweit des Schlosses Belem zu ankern, wo sie an dem dort befindlichen Bureau einclarirt und ihre Ladungen declarirt werden müssen, woher sie kommen und ob

die Ladung in Lissabon gelandet werden soll oder nicht; wenn letzteres nicht der Fall ist, so hat der Capitain um „franquia“, d. h. um Erlaubniss anzusuchen, acht Tage im Hafen bleiben zu dürfen, zu dem Zwecke, die Ladung entweder zu verkaufen oder wieder damit abzusegeln. Zwei Zollbeamte werden alsdann an Bord geschickt, und wenn die Ladung in Lissabon gelandet werden soll, so segelt das Schiff weiter nach dem Zollhause, wo der Capitain die Einclarirung zu besorgen hat, und, um die Ladung übereinstimmend zu beweisen, übergiebt er das Manifest nebst den Connoissementen mit dem daran gehefteten Certificate des, in dem Hafen der Abladung wohnhaften, portugiesischen Consuls. Die zu Belem an Bord gesetzten Zollbeamten werden alsdann von zwei andern abgelöset und bleiben so lange am Bord, bis das Schiff gelöscht und von dem Zollamts-Visitator untersucht worden ist. Die Hafenabgaben müssen an verschiedenen Bureau's entrichtet werden, jedoch ist das Schiff anderweitigen Unkosten nicht unterworfen.

Alle zur Ausfuhr an Bord gesandten Güter müssen mit einem Erlaubnissschein vom Zollhause begleitet sein. Nachdem die Clarirungen bewerkstelligt worden sind, werden die Papiere von dem Capitain oder dem Correspondenten des Schiffs an die Behörden zu Belem abgegeben, welche letztere alsdann beordern, welche Signalflagge das Schiff, wenn es in See gehet, hissen soll.

In Lissabon besteht kein ordentliches System für das Lagern der Güter unter Schloss. Alle eingeführte trockene Güter, wenn sie zur dortigen Consumtion bestimmt sind und die Zölle demnach bezahlt werden, können zwei Jahre, und flüssige Waare sechs Monate in den Zollhaus-Speichern bleiben, ohne dass Lagermiethe dafür zu bezahlen ist. Wenn sie aber nach dieser Zeit zur Ausfuhr herausgenommen werden, sind sie einem Zoll von 2 % unterworfen.

Provision. — Man rechnet gewöhnlich 2½ % Provision auf den Verkauf von Waaren und für del Credere 2½ %, auf den Werth von Waaren die von einem Schiffe gelandet werden, um dasselbe auszubessern 1% und auf Auslagen für Schiffe 5%.

Folgendes ist der Auszug eines Briefes von dem Correspondenten des „Morning Herald" zu Lissabon:

Zwei Gegenstände von grosser Wichtigkeit, welche jetzt den Cortes vorliegen, sind die Contracte, welche die Regierung über die Verbesserung des Eingangs zu dem Flusse Douro und über die Schiffbarmachung des Tajo bis zur spanischen Grenze einzugehen gedenkt, welches letztere Vorhaben von einer spanischen Gesellschaft, an deren Spitze M. Bermudes de Castro steht, unternommen worden ist. Diese beiden Pläne, wenn in Ausführung gebracht, werden für das Land sehr wohlthätige Folgen hervorbringen.

Ein neuer Codex von Sanitäts-Verordnungen ist von der Regierung bekannt gemacht worden. Da nun einige Theile desselben, welche die britischen Schifffahrts-Interessen berühren, sowohl dem Buchstaben als dem Geiste des letzten Tractats gänzlich zuwider laufen, so erlaube ich mir einige Bemerkungen darüber zu machen. Nach der nun aufgehobenen Verordnung wurde jedes Schiff, welches in den Hafen einlief, von einem Boote zu Belem von dem dort stationirten Wachtschiffe besucht. Wenn das Gesundheits-Certificat desselben unrein befunden wurde, oder es mit der Zahl der Mannschaft und Passagiere nicht stimmte, so wurde das Schiff unter Quarantaine gestellt; wenn der entgegengesetzte Fall stattfand, so durfte es ohne weiteren Verzug oder Kosten den Fluss hinaufsegeln. Alles, was es an Hafenkosten zu zahlen hatte, war, wie auch noch jetzt der Fall ist, ein gewisser Ansatz pr. Tonne, welcher nach Umständen von 200 bis 500 Rees wechselt. Das von dem Zoll-Director als Quittung für die Zahlung gegebene Document war auch zugleich ein Gesundheits-Certificat und die einzige Clarirung, welche das

Schiff nöthig hatte, um absegeln zu dürfen. Jetzt hingegen wird jedes Schiff noch zu den obigen Hafenkosten eine Extra-Abgabe zu bezahlen haben, und zwar eine ziemlich starke, unter der Rubrik „Gesundheits-Besuchs- und Gesundheits-Certificats-Gebühr." Es soll erst ein Besuch bei der Ankunft und dann ein anderer bei dem Abgang des Schiffs stattfinden, und für jeden Besuch sollen 50 Rees pr. Tonne auf fremde, und 30 Rees pr. Tonne auf portugiesische Schiffe entrichtet werden; noch dazu ist der Capitain gezwungen 4 Milrees für ein Gesundheits-Certificat auszugeben, er mag dieses für den Ort seiner Bestimmung nöthig haben oder nicht. Um nun die Wirkung dieses Gesetzes auf eine besondere Classe von Schiffen zu zeigen, richten wir unsere Aufmerksamkeit auf die Dampfschiffe. Da nun diese, durchschnittlich 400 Tonnen gross, auf der Reise nach Gibraltar hin und zurück mit der Post hier anlaufen, so werden für jedes, à 50 Rees pr. Tonne, 20,000 Rees und 4000 Rees für ein Gesundheits-Certificat, im Ganzen 24,000 Rees zu verausgaben sein, und da in jeder Woche zwei derselben ankommen und absegeln (eines vom Norden und das andere vom Süden), so ist die volle Zahl der Schiffe, welche im Laufe des Jahres ankommen und absegeln, ungefähr 208, und würden dafür nach dieser Berechnung 4,992,000 Rees, oder über 1100 £, zu entrichten sein. Dies ist freilich schlimm genug, aber doch noch nicht Alles. Der 139. Artikel setzt Folgendes fest:

»Gesundheits-Certificate sollen in portugiesischen Häfen von dem Vorsteher der Sanitäts-Station ausgegeben werden. In fremden Häfen können sie an portugiesische Schiffe von den portugiesischen Consular-Agenten ertheilt werden. Die in fremden Häfen von den Behörden des Landes ausgegebenen Gesundheits-Certificate müssen von den dort wohnhaften Consular-Agenten endorsirt werden.«

In portugiesischen Häfen ist es immer Regel gewesen, dass jedes Schiff bei der Abreise ein Gesundheits-Certificat

hat nehmen müssen. Der einzige Zweck davon ist den Beamten Sporteln zu verschaffen; denn es ist dem gesunden Menschenverstande klar, dass der Gesundheitszustand eines Schiffes dasjenige Land, wohin es segeln will, und nicht dasjenige, welches es verlässt, wirklich betrifft. Hinsichtlich derjenigen Länder, wo, wie in England, kein Gesundheits-Certificat verlangt wird, ist keins für das Schiff erforderlich, und was die andern anbetrifft, wenn der Capitain es unterlässt sich mit diesem nöthigen Documente zu versehen, so ist er es, und nicht das Land von welchem er abzureisen im Begriff steht, welcher die Folgen zu tragen haben wird. Jedenfalls sollten nach dem Grundsatz der Reciprocität, worauf die Verhältnisse zwischen diesem Lande und Grossbritannien vorgeblich basirt sind, die von britischen Consuln an die von portugiesischen Häfen absegelnden britischen Schiffe ertheilten Gesundheits-Certificate von der portugiesischen Regierung als genügend erachtet werden.

Art. 140: — »Schiffe, welche von fremden Häfen kommen, wo kein portugiesischer Consular-Agent sich befindet, müssen Gesundheits-Certificate, von den Behörden des Landes ausgefertigt und von dem Consular-Agenten einer mit Portugal in freundschaftlichen Verhältnissen stehenden Nation endorsirt, beibringen, und auch dieselben von den portugiesischen Consular-Agenten in allen Häfen, wo sie anlaufen oder hingetrieben werden, oder in Abwesenheit solcher Agenten von den vorerwähnten Consular-Agenten endorsiren lassen.«

Dieser Artikel setzt voraus, dass jeder Consul, sei er portugiesischer oder fremder, in jedem Lande, Portugal ausgenommen, besser unterrichtet sei von dem Gesundheitszustande des Orts, worin er wohnt, als die örtlichen Behörden selbst und aus dem Grunde, oder vielleicht auch wegen seiner grösseren Rechtschaffenheit mehr Glauben verdient als diese. Ueber diesen Gegenstand habe ich zu bemerken, dass, da die örtlichen Behörden bei der Ertheilung oder Verweigerung von

Gesundheits-Certificaten nicht durch irgend einen unredlichen Beweggrund geleitet sein können, so ist es nicht unwahrscheinlich, dass die untergeordneten, unbesoldeten Consular-Agenten aus Rücksicht für das Honorar bewogen werden, ohne die geringste Erkundigung demnach Gesundheits-Certificate sowohl zu geben als zu endorsiren.

Die Verpflichtung, das Visa in jedem Zwischenhafen zu renoviren, oder mit andern Worten ein Honorar in die Hände eines jeden portugiesischen Consuls, dem der Zufall ein Schiff zuführen könnte, gleiten zu lassen, ist ein grober Betrug gegen diejenigen Länder, welche epidemischen und ansteckenden Krankheiten nicht unterworfen sind, und die Anwendung davon ist besonders den englischen Schiffen drückend, welche auf ihrem Wege aus dem Canal durch Unwetter oft genöthigt werden, Zuflucht in englischen Häfen zu suchen, von wo sie in vielen Fällen in wenigen Stunden wieder absegeln, ohne Zeit zum geringsten Verkehr mit dem Lande gehabt zu haben, welcher Umstand jedoch sie von der Strafe nicht befreit, da das blosse Ankern auf etwa eine halbe Stunde in irgend einer Bucht oder auf irgend einer Rhede für hinreichend erachtet wird, den Capitain der Verpflichtung zu unterwerfen, das Visa zu renoviren. Aber warum soll man denn das Visa des portugiesischen Consuls überall verlangen? Wenn ein portugiesisches Schiff ein von den portugiesischen Behörden in dem Orte der Abreise ausgefertigtes Gesundheits-Certificat bei der Ankunft in einem britischen Hafen überreicht, so wird dies für völlig genügend erachtet, und wenn das Wort Reciprocität im geringsten etwas zu bedeuten hat, so sollte dieselbe Regel hier auf Schiffe, welche von Gross-Britannien ankommen, angewandt werden. Aber nein, eine portugiesische Consular-Anstellung ist eine Art Kaperbrief, welcher den Inhaber bevollmächtigt, da, wo er angestellt ist, den Handel des Landes zu plündern, indem er in Betracht der langen und häufigen Stockung seines Einkommens zu leiden haben wird. Während

nun ein portugiesisches Schiff, welches von diesem Lande nach Gross-Britannien geht, unter keinem Vorwande einen einzigen Heller an den britischen Consul bezahlt, so muss dagegen ein britisches Schiff, welches hier kommt, einige Pfund Sterling an den portugiesischen Consul für Gesundheits-Certificate, Manifeste, Visas in den Zwischenhäfen und für sonstige Kleinigkeiten bezahlen. Es ist hohe Zeit, dass diesem Erpressungs-System ein Ende gemacht und dass es den portugiesischen Ministern nicht länger gestattet würde, ihre Freunde und Günstlinge hinzusenden, um Abgaben von britischen Schiffen in britischen Häfen zu erheben.

Das Decret, welchem ich die obigen Auszüge entnommen habe, umfasst über 260 Artikel, und benachtheiligt nicht nur das Schifffahrts-Interesse, das nationale sowohl als das fremde, sondern ebenfalls die Interessen des Medicinalwesens in seinen verschiedenen Zweigen. Durch das Einführen einer Anzahl nutzloser und aus dem Grunde höchst verdriesslicher Verordnungen, welche augenscheinlich zum ausdrücklichen Zwecke erlassen sind, wie die Kruste einer Pastete gebrochen zu werden, und aus dem Bruche derselben sieht man einer reichlichen Ernte von Strafgeldern mit Vertrauen und Gier entgegen. Die medicinische Gesellschaft von Lissabon ist 2 Mal zu dem Zwecke versammelt gewesen, um eine Vorstellung dagegen zu entwerfen, welche der Königin und den Cortes überreicht werden soll. Auch bin ich so eben benachrichtigt worden, dass die Correspondenten der englischen Schiffe, welche oft nach diesem Hafen kommen, eine Darstellung der Sache bei dem Lord Howard de Walden eingereicht haben.

Vor dem Jahre 1837 zahlten die Schiffe, welche nach portugiesischen Häfen kamen, eine Summe unter der Rubrik von Hafenkosten und eine andere unter der von Sanitäts-Abgaben. Nach der damaligen Verordnung wurden jene beiden Abgaben in Eine zusammengenommen; allein zufolge der

neuen Verordnung sollen die Schiffe die Sanitäts-Abgaben (deren Betrag sehr erhöhet ist) als eine besondere Erpressung nebst den alten, welche, nach der eben angeführten Verordnung von 1837 unter der Benennung »Hafenkosten« begriffen waren, entrichten.

Alle fremden Minister in Lissabon senden Vorstellungen gegen dieses höchst unbillige Decret an die portugiesische Regierung ein:

»Lissabon, den 10. December 1844. Es scheint, als ob die Raubgier der portugiesischen Regierung und deren Untergeordneten gegen Fremde kein Ende nehmen will. Vor dem Jahre 1837 wurde jedes Schiff, welches aus einem portugiesischen Hafen segelte, genöthigt, für das, was man einen »königlichen Pass« nennt, ca. 1 £ 15 *s.* zu zahlen. Nach dem neuen, damals bekannt gemachten Gesetze wurden alle die damaligen bestehenden Hafenkosten, mit Inbegriff des königlichen Passes, abgeschafft und eine einzige Abgabe als Tonnengeld wurde an deren Stelle gesetzt. Dessenungeachtet wird nun, nach einem Zwischenraum von mehr als 7 Jahren, ein indirecter Versuch gemacht, die Schiffe zu zwingen, für jenes Document zu bezahlen, wenn auch kein Gesetz existirt, die Erpressung zu rechtfertigen. Dieser Versuch ist zuerst in St. Ubes, um zu sehen, wie er aufgenommen würde, gemacht worden, da die Behörden in jenem Hafen sich geweigert haben, dem britischen Schuner, Princess Charlotte, nicht anders, als nach Vorzeigung eines königlichen Passes seine Abfertigungs-Papiere zu geben. Ich weiss nicht, ob man sich dieser schmählichen Auflage unterwerfen wird; wenn es aber der Fall sein sollte, so können wir eine andere und wieder eine andere gewärtigen, so lange wir diese Last tragen.«

»Den 25. März 1845. Den portugiesischen Consuln im Auslande ist gestattet, für die Ausfertigung oder das Visiren eines Gesundheits-Certificats für irgend ein Schiff, portugiesisches oder fremdes, nur 5 Rees pr. Tonne zu nehmen,

welches z. B. auf ein Schiff von 120 Tonnen 600 Rees, oder weniger als 3 Schilling Sterling sein würde; dennoch fahren sie immer fort, für jedes Document dieser Art, welches einem von Grossbritannien nach diesem Lande bestimmten Schiffe ertheilt wird, 10 *s.* zu erpressen.

Münze. — Man rechnet hier nach Rees, wovon 1000 = 1 Milree sind. Den durchschnittlichen Werth einer Milree in Silber kann man auf 5 Schilling Sterling anschlagen.

Gewicht und Maass. — Die Handelsgewichte sind 8 Unzen = 1 Marc; 2 Marcs = 1 ℔ oder Arratel; 22 ℔ = 1 Arroba; 4 Arrobas = 1 Quintal; 100 ℔ oder Arratels in Portugal = 101, $_{19}$ ℔ englischen Gewichts. Das Hauptmaass für Korn, Salz etc. ist der Moyo, getheilt in 15 Fanegas, 30 Alquiéres, 240 Quartos, 480 Selemis etc. Der Moyo = 23. 03. Winchester Bushels. Das Hauptmaass für flüssige Sachen ist die Almude, getheilt in 2 Potes, 12 Canadas, oder 48 Quartellos; 18 Almudes = 1 Baril; 26 Almudes = 1 Pipe; 52 Almudes = 1 Tonelada. Die Almude = 4, $_{37}$ englishen Wein-Gallons; und die Tonelada = 227¼ dito. Eine Pipe in Lissabon wird von dem Zollamte (in England) zu 112 Imperial-Gallons angeschlagen, und man nimmt an, dass diese Pipe 31 Almudes sei. Eine Pipe Portwein, welche man in 21 Oporto-Almudes theilt, hält 120 Imperial-Gallons. Längenmaass: 2 Pes oder Fuss = 3 Palmos = 1 Covado; 1⅔ Covados = 1 Vara; 2 Varas = 1 Branҫa. Der Pe oder Fuss = 12, $_{944}$ Zoll englisch; 100 Fuss in Portugal = 107, $_{8}$ Fuss englisch; die Vara = 43, 2 Zoll englisch. Zu Fracht werden auf die Last 4 Pipen Oel oder Wein, 4 Kisten Zucker, 4000 ℔ Taback, 3600 ℔ Sumach gerechnet. Jedoch für flüssige Sachen wird in Portugal von einem Orte nach dem andern die Tonelada zu 52 Almudes, oder für trockne Güter zu 54 Almudes gerechnet. Caffee wird verkauft pr. Arroba; Baumwolle, Indigo und Pfeffer pr. ℔; Oel pr. Almude, Wein pr. Pipe, Korn pr. Alquière, Salz pr. Moyo. Getreide, Sämereien, Fische, Wolle und Zimmerholz werden am Bord verkauft.

Gewicht und Längenmaass sind dieselben durch ganz Portugal; es giebt jedoch einen grossen Unterschied in den Raum-Maassen. Die Almude und Alquiére sind in den Hauptörtern, nach englischem Maass, wie folgt:

Lissabon,	1 Almude	= 5,37	Gallons	engl. Weinmaasses.
—	1 Alquiére	= 3,07	»	Winchestermaas.
Oporto,	1 Almude	= $6\frac{5}{8}$	»	Weinmaass.
—	1 Alquiére	= $3\frac{7}{8}$	»	Winchestermaass,
Faro,	1 Almude	= $4\frac{1}{2}$	»	Weinmaas.
—	1 Alquiére	= $3\frac{3}{4}$	»	Winchestermaass.
Fiquiera,	1 Almude	= $5\frac{3}{4}$	»	Weinmaass.
—	1 Alquiére	= $3\frac{1}{4}$	»	Winchestermaass.
Vianna,	1 Almude	= $6\frac{1}{2}$	»	Weinmaass.
—	1 Alquiére	= $3\frac{7}{8}$	»	Winchestermaas.

Tabago

ist die südlichste der britischen westindischen Inseln und, mit Ausnahme von Barbados, die östlichste. Die Insel ist felsig und steil, hat aber viele Ströme und fruchtbare Thäler. Sie erzeugt sehr viel Zucker, Rum und Molossen. Scarborough, die Hauptstadt, liegt unter 11° 16′ nördlicher Breite und 60° 30′ westlicher Länge. Der Ueberfluss an Quellen auf der Insel trägt sehr zu der Gesundheit derselben bei, und die grossen sowohl wie die kleinen Bayen liegen äusserst bequem für Schiffe jeder Grösse.

Häfen. — An der Seite über dem Winde sind zahlreiche vortreffliche Bayen, und auf der Nordseite liegt die »Man of war Bay«, welche geräumig und sicher ist, wo auch die grössten Schiffe vor Anker liegen können. Courland Bay liegt an der Nordseite, 6 Meilen von dem Fort. Der Richmond, ein grosser Fluss, läuft durch die Gegend unter dem Winde. Sandy Point und Kings Bays können, wie die obigen, grosse Schiffe aufnehmen. Kleine Schiffe finden auch guten Ankergrund in Tyrrell's, Bloody, Mangrove, Englishman's, Castaras

und Halifax Bays. In Halifax Bay ist, wegen einer Untiefe am Eingang, ein Lootse erforderlich.

Folgende Unkosten hat ein britisches Schiff von 128 Tonnen Register, beladen einkommend und ausgehend:

Kaigeld, 128 Tonnen, 6 *d.* pr. Tonne . .	3 £	4 *s.*	— *d.*
Einclarirung am Zollhause	— »	10 »	— »
Hafengeld	5 »	17 »	4 »
Secretair 4 *s.*, Fort-Pass 17 *s.* 4 *d.*	1 »	1 »	4 »
Tonnengeld 1 *s.* 6 *d.* pr. Tonne	9 »	12 »	— »
	20 £	4 *s.*	8 *d.*

Münze, Gewicht und Maass wie in Grossbritannien.

Odessa,

ein Seehafen im südlichen Russland, an der Nordwestküste des schwarzen Meeres, zwischen dem Dniester und dem Bug, unter 46° 28′ 54″ nördlicher Breite und 30° 43′ 22″ östlicher Länge. Nach einem kaiserlichen Ukase vom 7. Februar 1817 wurde dieser Hafen zu einem Freihafen und die Einwohner der Stadt auf 30 Jahre frei von Taxen erklärt; seit jener Zeit hat der Handel dieser Stadt ausserordentlich schnell zugenommen. Die Bay oder Rhede von Odessa ist sehr gross, das Wasser tief und der Ankergrund, feinen Sand und Kies enthaltend, gut; dieselbe ist jedoch dem südöstlichen Winde, wodurch sie im Winter nicht so sicher ist, ausgesetzt. Der Hafen, durch zwei Molo's künstlich gebildet, von denen der eine ziemlich weit in die See sich erstreckt, kann wohl 300 Schiffe aufnehmen. Er hat überdem auch noch den Vortheil, dass das Wasser darin tief ist. Hier ist auch ein sehr bequemes Lazaretto. Ein Leuchtthurm ist auf Cap Fontan, ungefähr 6½ Seemeilen südlich von Odessa, errichtet worden. Das Licht, welches früher ein Drehlicht war, ist nun ein festes und ungefähr 203 Fuss (russisch) über dem Meeresspiegel. 11 Leaguas OSO. ½ S. von Odessa entfernt, ist am nördlichen Ende der langen, schmalen, niedrigen Insel Tendra ein Leuchtthurm errichtet

worden, welcher den Schiffen, die sich von Süden oder Westen Odessa nähern, sehr nützlich ist. Die Laterne befindet sich $92\frac{1}{2}$ Fuss (russisch) über dem Meeresspiegel, und besteht aus 3, in der Form eines Dreiecks aufgehängten, reflectirenden Lichtern, welche sich in dem Zeitraum von 4 Minuten umdrehen, so dass jede Lampe ihren höchsten Glanz nach einer Zwischenzeit von 1 Minute 20 Secunden bekommt, und da das Licht von rother Farbe ist, so wird es sehr leicht von dem Fontanlicht und dem der andern Feuerbaken im schwarzen Meere unterschieden. Bei neblichtem Wetter wird eine Glocke beständig geläutet. Da Odessa nicht an der Mündung eines grossen Flusses liegt und auch keine bedeutende Fabriken hat, so ist der Hafen nicht geeignet zur Ausfuhr derjenigen Gegenstände, welche man Landesprodukte nennen kann; aber in Folge der günstigen Lage, des vortrefflichen Hafens und der Vorrechte, welcher Odessa sich erfreut, ist diese Stadt die Haupt-Niederlage, wo die meisten nach fremden Ländern bestimmten Produkte des südlichen Russlands zur Ausfuhr zusammengebracht, und wo die meisten der zum hiesigen Verbrauch erforderlichen fremden Waaren zuerst eingeführt werden. Die Seichtigkeit des Wassers zu Taganrog und der kurze Zeitpunkt, wo das azofische Meer schiffbar ist, veranlassen, dass fremde Schiffe von beträchtlicher Grösse abgehalten werden, in die Meerenge von Yenikale einzulaufen, und verursachen, dass ein beträchtlicher Theil der Produkte, welche mit Lichterschiffen den Don heruntergebracht werden, nach Caffa und Odessa, vorzüglich nach dem letzten Orte, verladen wird. Alle die den Dniester, Bug und Dnieper heruntergebrachten Produkte, werden von Odessa ausgeführt; allein wegen der schwierigen Schifffahrt des erst- und letztbenannten Flusses wird bei weitem der grösste Theil des aus Podolien, der Ukraine, etc. nach Odessa gebrachten Korns auf mit Ochsen bespannten Wagen der Stadt zugeführt. Die von diesen Wagen befahrenen Wege

können nur zu gewissen Jahreszeiten benutzt werden, und nichts würde mehr dazu beitragen, den Handel des Hafens und den Wohlstand des südlichen Russlands zu vermehren, als die Eröffnung verbesserter Verbindungen mit dem Innern, sei es durch Wegräumung von Hindernissen in dem Fahrwassern der Flüsse, durch Anlegung von Canälen, Eisenbahnen oder guten gewöhnlichen Landstrassen.

Die Unkosten auf ein englisches oder priveligirtes Schiff, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend, sind folgende:

Ballast, zu löschen, 100 Tonnen	288	Rubel	—	K.
Wächter	21	»	—	»
Trinkgeld an Wächter für Hülfeleistung 5 R.; Molo-Beamte 33 R.	38	»	—	»
Dolmetscher	23	»	40	»
Hafenkosten, russische Papiere und Stempel,	103	»	20	»
Tonnengeld 35 R. 78 K.; engl. Papiere 32 R.,	67	»	78	»
Bakengeld 25 R.; Ausclariren am Zollhause 50 R.	75	»	—	»
	616	Rubel	38	K.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Petersburg.

Altona,

bedeutende Stadt und Seehafen in Holstein, an der Elbe, ungefähr ¼ deutsche Meile westlich von Hamburg, unter 53° 34′ nördlicher Breite und 9° 58′ östlicher Länge, ist ein Freihafen und geniesst die meisten Privilegien von Hamburg. Wenn auch die Dänen immer danach getrachtet haben, einen Theil des Reichthums und des Handels von Hamburg hierher zu ziehen, so ist es ihnen doch damit nicht recht gelungen. Der Schiffbau, die Fabriken verschiedener Art, Zuckerraffinerien, Bierbrauereien und Branntweinbrennereien sind hier jedoch nicht unbedeutend. Die Stadt zählt ungefähr 30,000 Einwohner. Nach den Zollgesetzen ist die Stadt ausser der Zolllinie erklärt, d. h. alle Lebensmittel etc. können hier zoll-

frei eingekauft werden, wodurch sie in die Lage einer Freistadt oder eines Freihafens, hinsichtlich der Consumtions-Abgaben, gebracht wird. Die Einfuhr aller Waaren in die Herzogthümer Holstein und Schleswig ist, mit Ausnahme des gebrannten Caffees und aller gebrannten Caffee-Surrogate, wie Cichorien, etc., und Spielkarten, erlaubt; dagegen ist die Ausfuhr aller Waaren ohne Ausnahme gestattet. Die Versendung von Waaren durch das Gebiet der Herzogthümer ist gegen Bezahlung der in den dänischen, holsteinschen oder schleswigschen Tarifen speciell angeführten Abgaben erlaubt, oder frei, wenn sie als solche in dem Tarife aufgeführt sind.

Das Lootsengeld wie in Hamburg.

Das Lootsengeld von Busch nach Altona oder Hamburg ist gewöhnlich nach Uebereinkunft, indem es keine Scala oder festgesetzte Ansätze für dieses Lootsengeld giebt, aber 3 m℔ pr. Fuss Tiefgang giebt man gemeiniglich; bei gutem Wetter kann jedoch weniger bedungen werden, da die Schiffe nicht gezwungen sind, von Busch nach Hamburg Lootsen zu nehmen.

Tonnen- oder Lastgeld, pr. Commerzlast:

1) Auf Schiffe, welche segeln von einem Zollhaushafen in Dänemark nach einem andern, mit Ausnahme von Copenhagen, einschliesslich Altona	—	Rbthlr.	8 ß
2) Auf Schiffe, welche segeln zwischen Copenhagen und jedem andern Zollhaushafen in Dänemark, einschliesslich Islands, Grönlands und der Farör-Inseln	—	»	16 »
3) Auf Schiffe, welche segeln von oder nach norwegischen, schwedischen, russischen, ostseeischen, deutschen, holländischen und belgischen Häfen	—	»	64 »

4) Auf Schiffe, welche segeln von oder nach andern Häfen, einschliesslich der Häfen

im mittelländischen Meere, am schwarzen Meere und den dänisch-westind. Colonien — Rbthlr. 80 ß

Bemerkung. — Nicht priveligirte Schiffe zahlen das von N°. 1 bis 4 specificirte Lastgeld mit 50 % dazu, ebenfalls schwedische Schiffe, welche Salz löschen, jedoch nur für die Zahl der Commerzlasten, welche die Ladung ausmachen.

5) Schiffe, welche segeln von oder nach andern transatlantischen, als den unter N°. 4 benannten Häfen, zahlen ohne Ausnahme . . 1 » 64 »

6) Schiffe, welche Pech, Potasche und Theer von fremden Plätzen einführen, zahlen so viele Commerzlast, als woraus die Ladung dieser Waaren besteht, ohne Rücksicht auf das Land, woher, oder auf die Flagge, unter welcher sie verschifft sind — » 32 »

Andere Unkosten giebt es nicht.

Wegen Anweisungen die Elbe anzusegeln siehe Hamburg.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Copenhagen.

Palermo,

Seehafen und Hauptstadt, an der Nordküste der schönen Insel Sicilien; der Leuchtthurm steht unter 38° 8′ 15″ nördlicher Breite und 13° 21′ 56″ östlicher Länge. Die Stadt liegt am südwestlichen Ufer der ungefähr 5 Meilen breiten Bai von Palermo. Ein schöner, völlig ¼ Meile langer Molo, welcher einen Leuchtthurm und eine Batterie an der äussersten Spitze hat, ragt in südlicher Richtung vom Arsenal bis in 9 oder 10 Faden Wasser, und bildet einen bequemen Hafen, in welchem eine grosse Anzahl Schiffe liegen können. Der Leuchtthurm, wenn auch ein prächtiges Gebäude, soll nur schlecht erleuchtet sein. Es giebt auch einen innern Hafen, welcher zum Gebrauch des Arsenals reservirt wird. Schiffe,

welche nicht in den Hafen innerhalb des Molo gehen wollen, können ungefähr ½ Meile davon in 16 bis 23 Faden ankern, wo das Licht des Molo NW. ¾ Meilen peilt. Eine hohe See rollt zuweilen in die Bay; für Schiffe aber, welche mit Ankern und Ankerketten gut versehen sind, ist keine Gefahr zu befürchten. Wenn man in die Bay steuert, muss man suchen die Netze, zum Thunfischfange ausgestellt, zu vermeiden, denn diese sind so stark und gut festgemacht, dass sie wohl ein Schiff unter Segel zurückhalten können.

Die Hafenkosten sind dieselben wie in Neapel.

Unkosten auf Güter. — Die gewöhnlichen Unkosten auf die nach Palermo zum Verkauf consignirten Güter sind: Provision 3%; Courtage ½ %; Lagermiethe ½ %; Arbeitslohn und Bootmiethe; nebst 2 % für Delcredere, da die Einfuhrwaaren fast immer auf Zeit verkauft werden. Die Unkosten ändern sich nach Umständen von ½ bis 1 %, und die Einfuhren werden öfters verzollt abgegeben; die jedoch so erlangten Preise entschädigen völlig diese unbedeutende Zulage an Unkosten. Die Unkosten auf Ausfuhrwaaren sind: Provision 3 %; Courtage soviel pr. Cantara Salma etc., welches gewöhnlich circa ½ % beträgt, ausgenommen auf Früchte, wobei sie von 2 bis 3 % anzunehmen ist.

Münze. — Seit dem Jahre 1818 sind die Münzsorten in Sicilien, nur unter einem andern Namen, dieselben wie in Neapel gewesen. Der Ducaten = 3 *s.* 5,2 *d.* Sterling ist eingetheilt in 100 Bajocchi circa 10 Piccioli; man rechnet aber gewöhnlich nach Oncie, Tari und Grani: — 20 Grani = 1 Taro; 30 Tari = 1 Oncia. Die Oncia = 3 Ducaten, und 1 Carlino von Neapel = 1 Taro von Sicilien. Die spanischen Dollar coursiren zu 12 Tari 8 Grani.

Gewicht. — Diese sind die Cantaro Grosso zu 100 Rottoli Grossi circa 33 Oncie, oder 110 Rottoli Sottili circa 30 Oncie; und den Cantaro Sottili zu 100 Rottoli circa 30 Oncie, oder 250 ℔ circa 12 Oncie. Der Rottolo circa 33 Unzen = 1,93 ℔

englischen Gewichts = $2,_{34}$ ℔ Apothekergewicht = $8,_{73}$ Hectogrammes = $1,_{77}$ ℔ in Amsterdam = $1,_{8}$ ℔ in Hamburg. Der Rottolo von 30 Unzen = $1,_{75}$ ℔ engl. Gewichts = $2,_{13}$ ℔ Apothekergewicht = $7,_{94}$ Hectogrammes = $1,_{6}$ ℔ in Amsterdam = $1,_{64}$ ℔ in Hamburg. 100 sicilianische ℔ circa 12 Unzen = 70 ℔ englischen Gewichts = $85,_{11}$ ℔ Apothekergewicht = $31,_{76}$ Kilogr. = $64,_{23}$ ℔ in Amsterdam = $65,_{58}$ ℔ in Hamburg.

Maass. — Die Salma Grossa = $9,_{48}$ Winchester Bushels; die Salma Generale = $7,_{62}$ Winchester Bushels. Das Hauptmaas für flüssige Sachen ist die Tonna zu 4 Barili, ca. jedes zu $9\frac{3}{8}$ Wein-Gallonen; 1 Barile = 2 Quartare; 1 Quartara = 20 Quartucci. Der Caffiso Oel = $4\frac{2}{3}$ engl. Gallonen. Die Elle oder Canna = 8 Palmi; $2\frac{1}{2}$ Palmi = 1 Yard.

Cardenas,

einer der neuen Häfen von Cuba, welcher unter der liberalen Politik des General-Feldmarschalls, O'Donnel, im Jahre 1844 dem Handel geöffnet wurde.

Tonnengeld. — 12 Reale (gleich $1\frac{1}{2}$ Dollar) pr. Tonne auf britische, und 5 Reale auf spanische Schiffe. Seit dem 1. Januar 1844 sollen diejenigen Schiffe, welche mit einer vollen Ladung, bestehend aus mehr als 100 Kisten Zucker, oder mehr als 2000 Säcken Caffee, oder mehr als 300 Pipen Rum absegeln, nur das halbe Tonnengeld bezahlen. Ein britisches Schiff von 300 Tonnen, welches eine allgemeine Ladung aus- und einladet, würde circa 645 Dollars 1 Real, oder 134 £ 8 *s.* zu bezahlen haben. Cours 4 s. 2 *d.* pr. Dollar.

Die Einzelheiten über die Unkosten, sowie ebenfalls über Münze, Gewicht, Maass und Provision findet man unter der Rubrik Cuba angeführt.

Sourabaya,

eine bedeutende Stadt auf der Insel Java, unter 7° 14′ südlicher Breite und 112° 55′ östlicher Länge. Sie liegt an der

Nordostküste, eine halbe Meile von der See entfernt, und innerhalb der von den Inseln Java und Madura gebildeten engen Strasse von Madura, an einem Flusse welcher an der Mündung für Schiffe von 250 bis 300 Tonnen schiffbar ist. Dieser Hafen ist einer der drei Haupthäfen der Insel und mit Lebensmitteln aller Art gut versorgt; es ist der einzige sichere Hafen an der Nordküste, und die Schiffe werden durch Batterien am Lande gut geschützt; auch werden hier mehr Schiffe gebauet und ausgerüstet als in jedem andern Hafen des östlichen Archipelagus.

Hafenkosten, Münze, Gewicht und Maass sind dieselben wie in Batavia.

Bergen (Nord),

eine der ersten Handelsstädte in Norwegen, liegt unter 60° 24′ nördlicher Breite und 5° 20′ 8″ östlicher Länge, am Ende einer tiefen, an allen Seiten mit rauhen Felsen und Inseln umgebenen Bay, welche zwar tief genug, aber wegen der vielen und schwierigen Durchfahrten immer gefährlich ist, und man wagt es selten oder fast nie ohne einen Lootsen nach der Stadt zu segeln.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 300 Tonnen, vom April bis October mit Ladung ankommend und abgehend, betragen wie folgt:—

Eingangs-Unkosten.

Lootsengeld von See bis nach Skuresness, für 13 Fuss Tiefe, ...	4 Sp.₱	— ß
Dito von Skuresness nach Bergen, 10 norw. Meilen, circa 60 ß pr. Fuss die Meile	5 »	— »
Gesundheits-Certificat für die Mannschaft, im Ganzen 14, ...	3 »	108 »
Tonnen- und Bakengeld.	35 »	— »
Latus	47 Sp.₱	108 ß

Transport	47 Sp.ℛ		108 ß
Makler-Courtage für das Einclariren am Zollhause	5	»	60 »

Ausgangs-Unkosten.

Lootsengeld von Bergen nach Skuresness	6	»	80 »
Dito von Skuresness in See, für 13 Fuss Tiefe	2	»	80 »
Musterrolle der Mannschaft	4	»	80 »
Ring- oder Pfahlgeld	—	»	90 »
Für's Messen des Schiffs	9	»	90 »
Armenbüchse	—	»	36 »
Tonnen- und Bakengeld	35	»	— »
Courtage	8	»	60 »
	121 Sp.ℛ		84 ß

Alle Schiffe über 5 Commerzlasten müssen einen Lootsen nehmen, und nach dem Satze von 6—7 Fuss Tiefe, wenn sie auch nicht so tief gehen, an Lootsengeld bezahlen, vom 1. April bis zum 30. September 1 Thlr. 72 Schillinge pr. Schiff eingehend und 1 Thlr. 8 Schillinge ausgehend; dagegen im Winter vom 1. October bis 31. März 2 Thlr. eingehend, und 1 Thlr. 40 Schilling ausgehend. Schiffe, welche wegen contrairen Windes oder auch aus Noth einlaufen, zahlen nur das Lootsen- und Pfahlgeld.

Münze. — Der Speciesthaler — die Hauptmünze — wird eingetheilt in 120 Schillinge. Es giebt auch halbe Thaler zu 60 Schillinge. Ein Fünftelthalerstück hält 24 Schillinge. Ein Fünfzehntelthalerstück hält 8 Schillinge. Wechsel-Pari ist 4 Sp.ℛ $42^6/_{17}$ Schillinge pr. 1 Pfundsterling.

Gewicht und Maass. — 16 ℔ = 1 Lispfund, 20 Lispfund = 1 Schiffpfund, 100 ℔ = $110^1/_4$ ℔ englisches Gewicht. Die Last Heeringe circa 224 ℔ englisch. Der rheinländ. Fuss ist beinahe $12^1/_3$ englische Zoll gleich.

Bombay

ist eine der vorzüglichsten Niederlagen des Handels in Ost-Indien, unter 18° 56′ nördlicher Breite und 72° 57′ östlicher Länge, liegt auf dem Südost-Ende einer gleichnamigen, durch einen Arm der See von dem Festlande getrennten Insel, welche mit 4 andern naheliegenden Inseln einen der besten, sichersten und bequemsten Häfen in Indien bildet. Die Einfahrt zu dem Hafen ist zwischen Old Woman's Island und Tull Point. Auf dem Süd-Ende der ersteren ist ein 150 Fuss über dem Meeresspiegel hoher Leuchtthurm errichtet, welchen man bei klarem Wetter auf ungefähr 7 Leagues Entfernung sehen kann. Die Spitze, auf welcher der Leuchtthurm steht, ist von sich weit erstreckenden Riffen umgeben, und wegen der vielen Sandbänke und blinden Klippen sollte man nie ohne einen Lootsen in den Hafen einzulaufen versuchen. Dieser ist der einzige Hafen von Bedeutung in Indien, welcher geräumige Docks besitzt, oder die, rücksichtlich des Steigens und Fallens der Ebbe und Fluth, welche bei Springfluthen 14 bis 17 Fuss beträgt, angelegt werden konnten.

Boye- und Ankergeld. — Alle Schiffe, welche keinen Lootsen nehmen, zahlen jährlich:

Von 10 bis 20 Tonnen	Rupees	3. —
Ueber 20 und unter 30 Tonnen	»	6. —
Von 30 bis 50 Tonnen	»	10. —
Ueber 50 bis 100 Tonnen	»	20. —
» 100 » 150 »	»	25. —
» 150 » 200 »	»	30. 3
» 200 » 250 »	»	35. —

Lootsengeld. — Schiffe aller Art mit langen Raaen:

	Während der schönen Jahrszeit:	Während des Monsoons:
Ueber 50 bis 300 Tonn. . .	50 Rupees,	75 Rupees,
» 300 » 400 » . .	55 »	80 »
» 400 » 500 » . .	60 »	85 »

	Während der schönen Jahreszeit:	des Monsoons:
Ueber 500 bis 600 Tonn.	65 Rupees,	90 Rupees,
» 600 » 700 »	70 »	95 »
» 700 » 800 »	75 »	100 »
» 800 » 900 »	80 »	105 »
» 900 » 1000 »	85 »	110 »
» 1000 » 1100 »	90 »	115 »
» 1100 » 1200 »	95 »	120 »
» 1200 »	100 »	125 »

Bakengeld. — Alle Schiffe zahlen für 100 Tonnen jährlich 15 Rupees.

Münze. — Man rechnet hier nach Rupees in Viertel getheilt, wovon jedes 100 Reas hat. Die Rupee, eine Silbermünze, gilt 1 *s.* 11 *d.* Der gold. Mohur 1 £ 9 *s.* 2 *d.*

Gewicht und Maass. — Das Normal-Gewicht von ganz Indien ist die Tola von 180 Gran Apothekergewicht, eingetheilt in 12 Mashes, 1 Mash = 8 Rutees = 15 Gran Apothekergewicht. 80 Tola = 1 Seer = 2½ ℔ Apothekergewicht. 40 Seer = 1 Mun oder Bazaar Maund = 100 ℔ Apotheker = $82{,}_{2857}$ ℔ englisches Gewicht.

Bangkok,

Hauptstadt von Siam, liegt unter 13° 40′ nördlicher Breite und 101° 10′ östlicher Länge, ungefähr 20 Meilen von der Mündung des Flusses Menam. An der Mündung des Flusses ist eine schlammige Barre, welche nur diejenigen Schiffe, die von Februar bis September 13½ Fuss und von October bis Januar inclusive 14 Fuss tief gehen, passiren können. Dieser Unterschied wird durch die regnigte Jahreszeit verursacht. Wenn die Schiffe über die Barre gekommen, zeigt sich der Fluss bedeutend tiefer, und ist auch sicher und bequem, mit gutem Ankergrunde. Bei Paknam, 2 Meilen von der Barre, findet man 6 bis 7 Faden Tiefe. Bei diesem Orte ist auch

eine bei niedrigem Wasser trockene Sandbank. An der Mündung des Flusses oder der Barre müssen europäische Schiffe, um einen Lootsen, welcher von dem Gouverneur von Paknam an Bord gesandt, und für welchen nur wenig berechnet wird, beidrehen. Das Ankergeld ist sehr geringfügig, und das Maass- oder Tonnengeld auf europäische Schiffe wird auf 118 Ticals pr. siamesischen Faden auf der grössten Breite des Schiffs gerechnet. Der Zoll auf Einfuhren ist 8 % ad valorem. Die Unkosten auf ein britisches Schiff, welches 19½ siamesische Fuss misst, würden daher für Tonnengeld 354, Lootsengeld etwa 60, und Ankergeld 6 Ticals betragen, welches im Ganzen 420 Ticals oder ca. 52 £ 10 *s.* macht.

Münze. — Das Courant besteht nur aus Cowrie Muscheln und Silber. 1 Bat oder Tical wiegt 236 Gran Silber, und ist 2 *s.* 6 *d.* werth; 80 Ticals = 1 Cattie, 100 Cattie = 1 Picul. Die beiden letztern Münzen werden nur bei grossen Geschäften gebraucht.

Gewicht und Maass. — 1 Cattie = 2 ℔ 10 englischen Gewichts; 4 Cubit = 1 Faden oder 6½ englischen Fuss.

Huasco, Chili.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 164 Tonnen: —

Tonnengeld ca. 2 Realen pr. Tonne	41 $	— *c.*
Ankergeld	2 »	— »
Hafen-Capitaingebühr	2 »	— »
Hafenaufsehergebühren für Besichtigung der Luken	17 »	2 »
Lloyd's Agent für Ordre an den Hafenaufseher, um die Luken zu besichtigen	4 »	— »
Britischer Vice-Consul	12 »	— »
	78 $	2 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. S. Cadix.

Die untergeordneten Häfen von St. Carlos — Insel Chilve — und Balbibia werden wahrscheinlich bald Haupt-Häfen werden; in der Zwischenzeit aber wird den Schiffen nicht gestattet, dort zu laden; jedoch dürfen die in Noth seienden oder vom

Winde aufgehaltenen Schiffe jede Art Beistand und unmittelbare Bedürfnisse, frei von allen Kosten, was Hafenkosten anbetrifft, vom Lande aus in Anspruch nehmen.

Buenos-Ayres,

unter 34° 36′ 29″ südlicher Breite und 58° 23′ 34″ westlicher Länge, liegt ungefähr 200 Meilen von der Mündung des La Plata Flusses. Die Schifffahrt ist gefährlich und Schiffe müssen immer Lootsen nehmen. Hier ist kein Hafen. Kleine Schiffe liegen auf der Rhede und grosse Schiffe, welche 16 bis 17 Fuss tief gehen, liegen ungefähr 7 bis 8 Meilen vom Lande auf der äusseren Rhede, und müssen durch Lichter gelöscht und beladen werden.

Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes Schiff von 139 Tonnen, welches eine Ladung diverser Waaren aus- und einladet:

Lootsengeld *) von Montevideo	$	500.	—
Stempel und Gebühren, beim Einclariren	»	64.	—
» » » » Ausclariren	»	68.	—
Hafengeld, bei der Ankunft	»	116.	2
» » » Abfahrt	»	121.	2
Erlaubnissschein zu laden	»	32.	—
Britischen Consuls-Gebühren	»	238.	—
Lootsengeld von und nach der äussern Rhede	»	300.	—
Papiergeld Thaler		1439.	4

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. S. Cadix.

*) In dem obigen Falle wurde das Lootsengeld zwischen dem tiefstgehenden Schiffe, welches voran ging, und den drei andern Schiffen, welche alle zusammen mit einem Lootsen unter sich hinaufsegelten, getheilt. Man ist nicht gezwungen einen Lootsen zu nehmen. Folgendes Lootsengeld, wenn das Schiff einen Lootsen hat, wird Strom aufwärts zu Monte-Video und Strom abwärts zu Buenos-Ayres bezahlt:

Wenn das Schiff nicht tiefer geht als		Wenn das Schiff nicht tiefer geht als	
9 Fuss Burges Maass	50 $	13 bis 14 Fuss Burg. Maass	120 $
9 bis 10 Fuss Burg. Maass	60 »	14 » 15 » »	140 »
10 » 11 » » »	70 »	15 » 16 » » »	160 »
11 » 12 » » »	80 »	16 » 17 » » »	190 »
12 » 13 » » »	100 »	17 » 18 » » »	220 »

Diese sind harte Dollars = 3 s. 7 d. Sterling.

Ein Decret wurde am 26. December 1844 erlassen, das die folgenden Abgaben, welche fast ganz den fremden Handel treffen, auferlegt, nämlich: 4 $ pr. Tonne auf Schiffe fremder Länder, welche mit Buenos-Ayres keine Reciprocitäts-Verträge haben, und 3 $ pr. Tonne auf Schiffe fremder Länder, die Reciprocitäts-Verträge haben. Alle fremde Schiffe sollen 25 $ für einen Sanitäts-Besuch und 25 $ für das Certificat bei ihrer Ankunft zu Buenos-Ayres bezahlen.

Fremde Schiffe, die den Nationen, welche keinen Consul haben, gehören und deren Musterrolle von dem Hafencapitain ausgefertigt ist, sollen 40 $ für dieselbe bezahlen.

Die eine Hälfte der obigen Abgabe soll bei der Ankunft des Schiffs und die andere Hälfte bei der Abfahrt desselben bezahlt werden.

Nationale und fremde Schiffe, welche keine Ladungen löschen noch aufnehmen, sollen die Hälfte der hier festgesetzten Abgaben bezahlen.

Oporto oder **Porto**,

ein Seehafen in Portugal, liegt am nördlichen Ufer des Douro, ungefähr zwei Meilen von der Mündung desselben, unter 41° 10′ 30″ nördlicher Breite und 8° 37′ 18″ westlicher Länge. Der Hafen von Oporto hat eine Barre; Schiffe von bedeutender Tragfähigkeit können nur bei Hochwasser und diejenigen, welche über 17 Fuss tief gehen, können fast zu keiner Zeit einlaufen. An der Nordseite des Eingangs liegt das Schloss St. Joao de Foz, von wo aus in südwestlicher Richtung eine Felsenreihe, deren einige zu jeder Zeit über dem Wasser sind, sich in südwestlicher Richtung erstreckt. Den äussersten dieser Felsen, genannt Filgueira, welcher immer sichtbar ist, lässt man beim Einlaufen auf der linken oder Backbordseite liegen. Die Spitze, genannt Cabadilo, welche das südliche Ende des Eingangs bildet, ist niedrig und sandig. Da die Barre wegen der Wirkung der Fluth und der plötzlichen Anschwellungen

im Flusse beständigen Veränderungen unterworfen ist, so ist es für jedes Schiff äusserst gefährlich, ohne einen Lootsen über dieselbe zu fahren. Die Lootsen sind immer wachsam und bereit, wenn ein Schiff in Sicht kommt, ihre Dienste anzubieten, es sei denn, dass das Wetter so schlecht ist, dass sie nicht abfahren können. Bei einigen wenigen Gelegenheiten dieser Art hat es sich ereignet, dass Schiffe während drei Wochen unweit des Hafens haben herumkreuzen müssen, ohne einlaufen zu können. Die Capelle St. Catharine, in einer Linie mit der von St. Michael gebracht, leitet die Schiffe über die Barre. Das gewöhnliche Steigen der Springfluthen beträgt 10 bis 12 Fuss und das der gewöhnlichen Fluthen 6 bis 8 Fuss. Auf einem Hügel, ungefähr 600 yards NNW von St. Joao de Foz, steht ein Leuchtthurm mit einem festen Lichte. Die Anschwellungen des Flusses, welche durch starken, anhaltenden Regen und das Schmelzen des Schnees auf den Gebirgen verursacht sind, kommen am häufigsten im Frühjahr vor. Das Wasser steigt alsdann öfters sogar bis auf 40 Fuss, und der Strom ist dann so reissend und stark, dass man auf Anker sich durchaus nicht verlassen kann. Glücklicherweise findet eine Anschwellung durch süsses Wasser ohne vorangegangenes Zeichen nie Statt, und man pflegt dann die Schiffe an Bäume oder an die zu diesem Zwecke am Lande errichteten steinerne Pfeiler mit Ankertauen festzumachen.

Die nach amtlichen Angaben aus Oporto gemachten Absendungen von Wein im Jahre 1843 beliefen sich im Ganzen auf 26,400 Pipen, von denen nach Grossbritannien 21,296, nach Brasilien 2541, nach Hamburg 879, nach den Vereinigten Staaten von America 547, nach Frankreich 6 und nach andern Oertern 1131 bestimmt waren. Die Haupt-Absender waren: G. Sandeman & Co. 2092 Pipen, Hunt Roope & Co. 1305 Pipen, Martinez Gasziot & Co. 1256 Pipen, T. J. Smith 1112 Pipen, Tonseca & Co. 1062 Pipen, Quarles Harris & Co. 1016 Pipen. Die übrigen Absender hatten alle weniger als 1000 Pipen.

Unkosten auf ein englisches Schiff von 212 alten oder 207 neuen Tonnen, welches 204 Tonnen in Oporto sind, mit einer Ladung von 15 Keel Steinkohlen ankommend und mit einer Ladung Wein abgehend:

Lootsengeld, Einbugsiren, mit Inbegriff des Lootsen am Bord auf sechs Tage		Mr. 32. 240
Versuch die Anker zu lichten		» 8. 640
Bugsiren, den Fluss hinauf, in drei Fluthen . .		» 3. 600
Aerztlicher Besuch und Gebühren		» 2. 440
Extra-Vergütung an Lootsen		» 1. 440
Geschenk an das englische Hospital		» 6. —
» » den Telegraphen		» 1. —
Tonnengeld auf 204 Tonnen ca. 300 R. pr. Tonne		» 61. 200
Beitrag zur Barre auf 204 Tonnen circa 100 R. pr. Tonne		» 20. 400
Ein- und Ausclariren am Zollhause		» 6. —
Boten nach und von dem Lootsen nebst kleinen Speesen .		» 2. 400
Lootsengeld, ausgehend		» 23. 900
Kosten auf Steinkohlen.		
Zoll auf 366½ Tonnen Steinkohlen circa 200 R. pr. Tonne	Mr. 73. 300	
Sporteln circa 3%	» 2. 200	
Messen am Bord von Zollbeamten	» 7. 720	
Beaufsichtigen und Sortiren . . .	» 7. 900	
Provision auf den Verkauf ca. 3 %	» 32. 544	
		» 123. 644
Stauen der Ladung Wein, ausgehend		» 43. 770
		Mr. 336. 694

Der Verkauf der Steinkohlen — grösstentheils kleine — betrug	Mr. 1084. 800
Kosten auf Steinkohlen	» 123. 664

Münze, Gewicht und Maass, wie in Lissabon.

Lootsen-Verordnungen für den Douro. — Diese erklären, dass die Schifffahrt über die Barre des Douro von regelmässig angestellten Lootsen geleitet werden müsse, und dass die Zahl derselben 19 von der ersten und zweiten Classe sein soll, ausser den überzähligen Lootsen. Das Führen eines jeden über die Barre ankommenden oder abgehenden Schiffes soll auf die 19 Lootsen der ersten und zweiten Classe beschränkt bleiben, und das Führen derselben auf dem Flusse den überzähligen Lootsen zustehen.

Lootsen, wenn sie sich an Bord eines in Gefahr sich befindenden Schiffes begeben, dürfen für das zu erhaltende Lootsengeld keine Bedingungen machen, und sind bei Strafe verbunden demselben unmittelbaren Beistand zu leisten, und im Fall der geringsten Verzögerung Entlassung von ihren Verrichtungen oder im Fall schlechten Betragens einer noch schwereren Strafe zu gewärtigen.

Die Lootsen müssen zu St. Joao du Foz wohnen, und alle Schiffe, kleine Fahrzeuge ausgenommen, sind verbunden, wenn sie über die Barre gehen, einen überzähligen Lootsen zu nehmen. Wenn ein überzähliger Lootse bei Verrichtung seiner Functionen am Bord eines Schiffes sich befindet und dasselbe nicht in den Hafen bringen kann, so muss er am Bord eines solchen Schiffes bleiben, und der Capitain oder Rheder desselben ist verbunden ihm bis zu seiner Landung in Oporto seine vollen Gebühren und täglichen Rationen verabfolgen zu lassen. Im Falle einer Streitigkeit werden die portugiesischen Consuln aufgefordert, den fremden Capitain zur Erfüllung dieser Anordnung anzuhalten.

Die Sätze des Lootsengeldes in gewöhnlichen Fällen bei der Ankunft oder Abfahrt der Schiffe sind festgestellt, wie folgt:

Kleine Fahrzeuge	800	Reis	=	4 *s.*	—	*d.*
Fischerböte (Hiate)	1200	»	=	6 »	—	»
Dampfschiffe	2400	»	=	12 »	—	»
Sloopen	3500	»	=	17 »	6	»

Dreimastige Schuner und Brigs	4000 Reis	= 20 *s.*	— *d.*
Auch für jedes Lootsenboot (mit Inbegriff der Mannschaft) . .	2400 »	= 12 »	— »
Für jedes überzählige Lootsenboot	1200 »	= 6 »	— »
Für jeden Lootsen ausserhalb der Barre pr. Tag	800 »	= 4 »	— »

Das Trinkgeld an Lootsen ist nach Belieben. Die Vergütungsgebühr für Lootsenböte ausserhalb der Barre in ausserordentlichen Fällen soll nach der Schwierigkeit, dié der Lootse gehabt, und der dabei gelaufenen Gefahr bestimmt werden.

Der erste Lootse, bei seiner Abwesenheit der zweite, ist verpflichtet, sich mit den andern zu berathen, ob es möglich sei, ein Schiff herein- oder hinauszubringen, wobei alsdann die Mehrheit der Stimmen entscheidet. Ein Lootse, welcher sich bei der Ausübung seiner Pflicht nicht nach der Entscheidung der Versammlung richtet, wird von seinem Amte sogleich suspendirt werden und für jeden Schaden verantwortlich sein, wie auch körperlicher Bestrafung unterworfen werden.

Wenn ein Lootse sich weigert, nach den Beschlüssen der übrigen zu handeln und in Folge dessen ein Unglück sich ereignet, so kann derselbe zu seiner Vertheidigung nicht vorgeben, dass der Capitain oder Rheder des Schiffes ihn an der freien Verrichtung seines Geschäfts gehindert habe, es sei denn, dass diese Verhinderung durch Gewalt geschah, in welchem Falle der Lootse, um sich vor Verantwortlichkeit zu verwahren, sogleich protestiren muss.

Der erste Lootse ist verpflichtet, die Tiefe der Barre mit dem Senkblei wenigstens alle 14 Tage aufzunehmen, und sowohl den Erfolg, als auch jede Veränderung, welche im Flusse stattgefunden hat, dem Intendanten der Marine bekannt zu machen.

Oran,

Seehafen und Stadt in Algier oder Algeria, unter 35° 58′ nördlicher Breite und 0° 5′ westlicher Länge. Der Hafen ist vor-

trefflich und liegt 225 Meilen NNW. von Algier, Carthagena in Spanien fast gegenüber.

Unkosten auf ein englisches Schiff von 364 Tonnen Register, welches mit Steinkohlen ankommt und Ballast wieder abfährt:

Lootsengeld	35 *fr.*	— *c.*
Anker- oder Hafengeld, ca. 2 *fr.* pr. Tonne, und Pass	742 »	48 »
Englisches Consulatgebühr	11 »	50 »
Makler, für das Ein- und Ausclariren	50 »	— »
Dolmetscher-Honorar	12 »	— »
Neapolitanischer Consul	5 »	— »
Ballast, 96 Tonnen, ca. 2 *fr.* pr. Tonne	192 »	— »
	1047 *fr.*	98 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Algier.

Philadelphia,

früher die Hauptstadt, nun aber die zweite Stadt der Vereinigten Staaten von Nord-America, liegt im Staate Pensylvanien, zwischen dem Delaware und Schuylkill, ungefähr 6 Meilen oberhalb des Zusammenflusses derselben, 80 Meilen Südwest von Newyork und 123 Meilen Nordost von Washington, unter 39° 57′ nördlicher Breite und 75° 10′ 59″ westl. Länge. Die Stadt zählt 270,000 Einwohner. Sie ist als Fabrikstadt berühmt und steht nur Newyork und Boston in dem Umfange ihres Handels nach. Sie hat auch den Vortheil eines zweifachen Hafens, der am Schuylkill ist am seichtesten. Der andere Hafen am Delaware hat hinreichend Wasser für die grössten Schiffe bis dicht an den Kai und wird daher dieser ausschliesslich benutzt.

Hafen. — Die grösseren Schiffe können den Fluss hinaufkommen bis nach Newcastle; aber diejenigen, welche über 18 bis 20 Fuss tief gehen, können wegen einer Barre, eine kurze Strecke unterhalb der Stadt, nicht ganz nach Philadelphia hinaufkommen. Cape May liegt an der Nord- und

Cape Henlopen an der Südseite des Eingangs zu der prächtigen Bay, welche die Mündung des Delaware bildet. Das erstere ist ein sandiges Hochland, ungefähr 12 Fuss über dem Meeresspiegel, unter 38° 57′ nördlicher Breite und 75° 47′ 45″ westlicher Länge. Kürzlich ist ein 60 Fuss hoher Leuchtthurm darauf errichtet worden. Das Licht dreht sich einmal in der Minute um, und nach einer Verdunkelung von 50 Secunden folgt ein glänzender Strahl von 10 Secunden, welchen man bei hellem Wetter 20 bis 25 Meilen entfernt sehen kann. Cape Henlopen bezeichnet die südliche Grenze der Bay und liegt unter 38° 47′ nördlicher Breite und 75° 4′ 45″ westlicher Länge. Etwas südlich davon bemerkt man einen ungefähr 60 Fuss über dem Meeresspiegel liegenden Hügel, auf welchem ein 72 Fuss hoher Leuchtthurm mit einem kräftigen, festen, bei klarem Wetter bis auf 10 Leagues sichtbaren Lichte, steht. Gegen Norden dieses Hauptlichts, dicht am äussersten Ende des Caps ist ein zweiter Leuchtthurm, 36 Fuss über dem Meeresspiegel, auch mit einem festen Lichte, ungefähr 6 Leagues weit sichtbar, errichtet worden. Der Canal für die grossen Schiffe ist zwischen Cape Henlopen und den Bänken, genannt Overfalls; jedoch sind die Seefahrer dabei Schwierigkeiten ausgesetzt, und deshalb genöthigt Lootsen zu nehmen, welche öfters schon in See am Bord kommen; wenn letzteres aber nicht der Fall ist, so muss jedes Schiff, sobald es zwischen die Capes kömmt, das Signal für einen Lootsen aufhissen, und sobald einer an Bord zu kommen sich erbietet, beidrehen.

Hafen-Verordnungen. — Es steht Schiffen frei, bei jedem Löschplatze, wo eine offene Stelle ist, anzulegen, nachdem der Eigener oder Agent desselben um Erlaubniss befragt worden ist, und können sie, den Anweisungen des Hafenvorstehers unterworfen, für die ganze Zeit der Expedition daselbst liegen bleiben. Der Hafenmeister beaufsichtigt das Anordnen der Liegeplätze aller Schiffe auf dem Strome des Delaware, oder an den Löschplätzen des Gebiets der Stadt,

sowie auch das Verlegen der Schiffe, damit die aus See ankommenden Schiffe eine passende Gelegenheit zum Löschen haben und denselben die Liegeplätze an der Innenseite auf 6 Tage wenigstens gesichert sind. Ausser von den Küstenfahrern unter 75 Tonnen und den Dampfschiffen kann der Hafenmeister von jedem Schiffe, welches in Philadelphia ankömmt, 1 Dollar Gebühr verlangen. Jedes Schiff, welches nach einem fremden Hafen ausclarirt, muss vor dem Absegeln an die Hafenvorsteher für Tonnengeld 4 Cents pr. Tonne bezahlen, welches dazu verwandt wird, das Schiffen auf dem Delaware zu verbessern.

Hafenmeisters-Gebühr. — Ein Dollar pr. Schiff für jede Reise; Küstenfahrer nicht über 75 Tonnen sind ausgenommen.

Taxen des Lootsengeldes. — Einkommend: bis zu 12 Fuss ca. 2 Dollars 67 Cents pr. Fuss; über 12 Fuss ca. 3 Dollars 33 Cents. Ausgehend: bis zu 12 Fuss ca. 2 Dollars; über 12 Fuss ca. 2 Dollars 67 Cents pr. Fuss.

		Einkommend:	Ausgehend:			Einkommend:	Ausgehend:
5 Fuss	macht	13 $ 33 c.	10 $ — c.	13 Fuss	macht	35 $ 33 c.	26 $ 67 c.
5½ »	»	14 » 67 »	11 » — »	13½ »	»	37 » — »	28 » — »
6 »	»	16 » — »	12 » — »	14 »	»	38 » 67 »	29 » 33 »
6½ »	»	17 » 33 »	13 » — »	14½ »	»	40 » 33 »	30 » 67 »
7 »	»	18 » 67 »	14 » — »	15 »	»	42 » — »	32 » — »
7½ »	»	20 » — »	15 » — »	15½ »	»	43 » 67 »	33 » 33 »
8 »	»	21 » 33 »	16 » — »	16 »	»	45 » 33 »	34 » 67 »
8½ »	»	22 » 67 »	17 » — »	16½ »	»	47 » — »	36 » — »
9 »	»	24 » — »	18 » — »	17 »	»	48 » 67 »	37 » 33 »
9½ »	»	25 » 33 »	19 » — »	17½ »	»	50 » 33 »	38 » 67 »
10 »	»	26 » 67 »	20 » 3 »	18 »	»	52 » — »	40 » — »
10½ »	»	28 » — »	21 » — »	18½ »	»	53 » 67 »	41 » 33 »
11 »	»	29 » 33 »	22 » — »	19 »	»	55 » 33 »	42 » 67 »
11½ »	»	30 » 67 »	23 » — »	19½ »	»	57 » — »	44 » — »
12 »	»	32 » — »	24 » — »	20 »	»	58 » 67 »	45 » 33 »
12½ »	»	33 » 67 »	25 » 33 »				

Es wird, den Gesetzen zufolge, von jedem Schiffe, welches von einem fremden Hafen ankommt oder nach einem fremden Hafen bestimmt ist, verlangt, dass es einen Lootsen nehme, oder das halbe Lootsengeld an dem Bureau des Hafen-Vorstehers bezahle; auch ist jeder Capitain eines solchen Schiffes, bei einer Strafe von 10 Dollars verpflichtet, innerhalb 36 Stunden nach seiner Ankunft und wiederum bei seiner Abreise Bericht abzustatten, und diesen Bericht in des Hafenvorstehers Buch zu unterschreiben.

Alle Schiffe, welche einen Lootsen zu nehmen verpflichtet sind, müssen vom 20. November bis zum 10. März inclusive, 10 Dollars, als Winter-Lootsengeld, überher bezahlen.

Jeder Lootse, welcher Quarantaine halten muss, ist berechtigt, 2 Dollars pr. Tag zu verlangen und kann, ohne seine Einwilligung dazu, unter 6 Tagen nicht entlassen werden.

Jeder Lootse, welcher von einem Capitain, Rheder oder Correspondenten länger als 24 Stunden aufgehalten wird, kann für jeden Tag Aufenthalt 2 Dollars pr. Tag verlangen.

Jeder Lootse, welcher länger als 48 Stunden von dem Eise aufgehalten wird, kann, nachdem er sein Schiff in Sicherheit gebracht hat, 2 Dollars pr. Tag verlangen.

Jeder Lootse, welcher von dem Eise oder Unwetter genöthigt wird, nach einem andern Hafen weiter zu segeln, kann, dort angekommen, sein Lootsengeld und auch, wenn er dort entlassen wird, für jede Meile nach Hause 8 Cents Reisekosten verlangen.

Provision. — Für die Besorgung einer Ladung oder für die Befrachtung nach einem andern Hafen, für Incasso der Fracht- oder Averie-Grossgelder, so wie für Auslagen und Vorschüsse zu Ausrüstungen wird $2\frac{1}{2}$ % gerechnet.

In Pennsylvanien gilt der Dollar 7 *s* 6 *d* Courant, so dass £ 1 Sterling mit £ 1. 13. 4 *d* Courant gleich ist.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Newyork.

Baltimore,

die Hauptstadt von Maryland, in den Vereinigten Staaten, liegt ungefähr 14 Meilen von der Mündung des Flusses Patapsa, welcher sich in die Chesapeake Bay ergiesst. Der Hafen ist geräumig, bequem und tief. Die nördliche Breite ist 39° 17′ und die westliche Länge 76° 36′.

Tonnengeld auf britische oder priveligirte Schiffe ist frei.

Lootsengeld.

Bei über See kommenden Schiffen, welche über 100 Tonnen gross sind, und 9 Fuss oder darüber tief gehen, müssen die Capitaine derselben den sich zuerst unterhalb der Horse=Shoe anbietenden Lootsen annehmen, bis zum ersten Löschhafen am Bord behalten, oder das halbe Lootsengeld bezahlen. Wenn das Schiff nach auswärts bestimmt ist, so muss der Capitain denselben Lootsen oder einen von dessen Gesellschaft, wenn er sich meldet, als Lootsen nach the Capes annehmen, oder das halbe Lootsengeld bezahlen; aber die nach auswärts von Baltimore bestimmten Küstenfahrer unter 130 Tonnen brauchen keinen Lootsen zu nehmen.

Wenn ein Capitain sich weigert einem Lootsen sein Register oder seinen Pass zu zeigen, setzt er sich dadurch einer Strafe von 30 Dollars aus, und der Lootse, wenn er mehr als das gesetzliche Lootsengeld nimmt, zieht sich dadurch auch eine Strafe von 50 Dollars zu.

Schiffe, welche einem Schiffe, das Lootsen am Bord hat, folgen, zahlen das halbe Lootsengeld.

Ein Lootse, welcher ein Schiff durch Nachlässigkeit verliert, muss den Schaden ersetzen; setzt er hingegen ein Schiff auf den Grund, so verliert er sein Lootsengeld, und geschieht dieses durch Nachlässigkeit, so muss er den Schaden stehen.

Das Lootsengeld von See nach Baltimore ist 3 Dollars 50 Cents pr. Fuss, von Baltimore nach See 2 Dollars 50 Cents pr. Fuss.

Lootsen müssen ihre Vollmacht den Schiffs-Officianten bei Anerbietung ihrer Dienste zeigen, oder eine Strafe von 10 Dollars erlegen; auch müssen sie, bei 20 Dollars Strafe, eine Copie des Gesetzes vorzeigen, wenn sie das Lootsengeld in Empfang nehmen, und wenn sie aufgefordert werden das Gesetz vorzuzeigen, und sich dessen weigern, so beläuft sich alsdann die Strafe auf 60 Dollars.

Fremde Schiffe müssen einen Lootsen nehmen, sobald einer sich anbietet, wo nicht, doch das volle Lootsengeld und noch ein Drittel mehr als die amerikanischen Schiffe bezahlen.

Wenn ein Lootse von dem Capitain wider seinen Willen in See geführt wird, so ist er berechtigt zu verlangen, wie folgt: 1ste Classe, wenn er sein Boot bei sich hat 30 Dollars pr. Monat, ohne dasselbe 20 Dollars pr. Monat; 2te Classe, im ersten Falle 24 Dollars pr. Monat, im zweiten Falle 16 Dollars pr. Monat; 3te Classe, im ersten Falle 20 Dollars pr. Monat, im zweiten Falle 12 Dollars pr. Monat; und wenn sein Boot in Bereitschaft sein sollte ihn von Bord zu nehmen und es ohne Gefahr geschehen kann, so muss ihm der Capitain noch ausserdem 300 Dollars bezahlen.

Der Hafenmeister ist berechtigt, ausser seinen gewöhnlichen Gebühren von 1½ %, von jedem fremden Schiffe 5 Dollars zu verlangen.

In Baltimore ankommende Capitaine müssen, innerhalb 24 Stunden, nachdem sie sich bei dem Zollamte einclarirt haben, an den Mayor oder Recorder (Bürgermeister oder Syndicus) einen Bericht über die Namen, Alter und Geschäfte von allen während der Reise am Bord befindlichen ausländischen Passagieren abstatten, sonst ziehen sie sich eine Strafe von 20 Dollars für jeden Passagier, den sie in ihrem Bericht nicht angeführt haben, zu.

Der Capitain muss innerhalb 48 Stunden für jeden Passagier über 5 Jahre alt 1 Dollar 50 Cents bezahlen, und wenn

von diesen Passagieren einige gelandet werden, ehe die Zahlung geleistet ist, verfällt der Capitain für jeden gelandeten Passagier in eine Strafe von 100 Dollars. Auch trifft den Capitain dieselbe Strafe, wenn er einen fremden Passagier innerhalb 50 Meilen von der Stadt an's Land setzt, es sei denn, dass innerhalb 48 Stunden die Zahlung für diese Person geleistet, oder eine Obligation ausgestellt werde, um zu verhindern, dass sie der öffentlichen Mildthätigkeit anheim falle.

Derselbe Bericht muss bei der Ankunft in jedem andern Hafen des Staats den Municipalbehörden gemacht werden; der Capitain hat aber die Wahl entweder 1 Dollar 50 Cents für jeden Passagier zu bezahlen, oder eine Obligation von 150 Dollars für jede Person auszustellen, um das Land für alle Kosten auf zwei Jahre schadlos zu halten. Man zieht sich auch eine Strafe von 100 Dollars für jeden gelandeten Passagier zu, wenn man Ausländer in einem Hafen landet, ehe das Erforderliche besorgt worden ist.

Ein Capitain muss auf Eid, innerhalb 10 Tagen nach Ankunft, bei dem Registrator ein Verzeichniss von allem einem am Bord verstorbenen Passagier gehörenden Eigenthum einhändigen, oder setzt sich einer Strafe von 200 Dollars aus. Dieses Eigenthum wird von dem Registrator taxirt, und kann in öffentlicher Auction verkauft, oder von dem Capitain oder dem Rheder für Zahlung, oder theilweise Zahlung seiner Forderung wegen Passagegeldes genommen werden. Wenn aber der Passagier starb, ehe die Hälfte der Reise zurückgelegt wurde, so kann kein Passagegeld verlangt werden.

Ein Capitain, welcher wissentlich einen Verbrecher in den Staat bringt, oder einen frei Farbigen einführt, in der Absicht ihn zu verkaufen, setzt sich einer Gefängnissstrafe von einem bis zu fünf Jahren aus.

Wenn man Schmutz, Ballast, Kies, oder etwas der Art in einen Strom innerhalb der Grenzen der Stadt, oder auch innerhalb 4 Meilen davon, wirft, so verfällt man in eine

Strafe von 50 Dollars; auch darf man, bei Strafe von 10 Dollars, kein Thier oder vegetabilischen Gegenstand, zwischen dem 1. Juni und 1. November, in das Bassin oder in die Docks werfen.

Münze. — In Maryland gilt 1 Dollar 7 *s.* 6 *d.* Courant, und 1 Pfund Sterling 1 £. 13 *s.* 4 *d.* Courant.

Gewicht nnd Maass sind dieselben wie diejenigen in Grossbritannien.

Hafenkosten.

Einclariren eines Schiffes von 100 Tonnen oder darüber .	$ 2. 50 *c.*
Ausclariren eines Schiffes von 100 Tonnen oder darüber .	» 2. 50 »
Ausclariren eines Schiffes unter 100 Tonnen . .	» 1. 50 »
Einclariren » » » 100 » . .	» 1. 50 »
*) Schiffsbesichtigung (mit Ladung)	» 3. — »
Dito (mit Ballast)	» — 67 »
Attestiren des Manifestes	» — 20 »
Gesundheits-Certificat, wenn es verlangt wird .	» — 30 »
Liste der Mannschaft	» — 65 »

Die zwischen dem 30. April und 1. November ankommenden Schiffe müssen bei Lazaretto Point vor Anker gehen oder beidrehen und dort bleiben, bis der Sanitäts-Beamte am Bord kömmt.

Sanitäts-Beamten-Gebühren.

Schiff oder Bark	$ 6.
Brig oder Brigantine	» 4.
Schuner oder Sloop	» 2.

Amerikanische Schiffe zahlen auch Hospitalgeld, wovon natürlich die Schiffe anderer Nationen frei sind.

Kaigeld. — Auf alle im Hafen von Baltimore ankommende Schiffe von 60 Tonnen oder darüber, welche, den Gesetzen

*) Diese wird nur Einmal bei Ankunft des Schiffs berechnet.

der Vereinigten Staaten zufolge, sich am Zollhause melden und einclariren müssen, ist eine Abgabe von 2 Cents pr. Tonne für Kaigeld gelegt, welche der Hafenzoll-Einnehmer zu erheben bevollmächtigt ist.

Auch auf alle die im Hafen von Baltimore ankommenden Schiffe von 60 Tonnen oder darunter, welche, den Gesetzen der Vereinigten Staaten zufolge, sich am Zollhause melden und einclariren müssen, ist eine Abgabe von 2 Cents pr. Tonne für Kaigeld gelegt, welche der Hafenzoll-Einnehmer zu heben berechtigt ist, vorausgesetzt jedoch, dass die durch diesen Paragraph des Gesetzes verordnete Summe nur Einmal des Monats von jedem Schiffe erhoben wird, wenn auch dasselbe öfter ankommen sollte.

Dockgeld. — Alle Schiffe, ausgenommen diejenigen mit Brennholz, welche bei irgend einem dem Staate gehörenden oder von demselben gepachteten Löschplatze liegen oder auf irgend eine Weise von solchem Gebrauch machen, zahlen für Dockgeld nach folgenden Ansätzen:

Diejenigen, welche die 1ste Reihe einnehmen zahlen pr. Tag 1 Cents pr. Tonne.

Diejenigen, welche die 2te Reihe einnehmen zahlen pr. Tag $^2/_3$ Cents pr. Tonne.

Alle, ausserhalb der 2ten Reihe zahlen pr. Tag $^1/_2$ Cents pr. Tonne.

Fracht und Befrachtung in Baltimore. — Wenn ein Schiff tonnenweise befrachtet wird, und keine besondere Vereinbarung hinsichtlich des Verhältnisses, zu welchem jeder Gegenstand berechnet werden soll, getroffen ist, soll folgendes zur Norm der Berechnung dienen, und jede Parthie einer Tonne gleichgehalten werden, nämlich:

2240 ℔ Pig- und Stangeneisen, Blei, Kupfer, Blau- und Gelbholz, wie auch andere schwere Farbehölzer;

2000 ℔ Nicaragua und Brasiletto Holz;

2240 » netto Zucker und Reis, in Fässern;

1830 ℔ Netto Caffee in Säcken;
1600 » » » » Fässern;
1300 » » Cacao » Säcken oder lose;
1120 » » » » Fässern;
1110 » » Piment » Säcken;
952 » » » » Fässern;
800 » » Schiffsbrod » Säcken;
700 » » » » Fässern;
1120 » » Häute, getrocknete;
900 » » grünen Thee und chinesische rohe Seide;
1120 » » Bohea und andern schwarzen Thee;
1500 » » Virginy Taback, in Fässern;
1300 » » Kentucky » » »
1000 » » Maryland » » »
8 Tonnen Mehl von 196 ℔ netto;
6 » Rindfleisch, Schweinefleisch und Talg;
7 » Schiffs-Bedürfnisse und eingepöckelte Fische;
200 Gallonen, Weinmaass, sollen dem völligen Inhalt eines Fasses mit Oel, Wein, Branntewein, etc., gleichgehalten werden;
22 Bushels Getreide, Erbsen, Bohnen, etc., in Fässern;
40 » » » » » lose;
40 » Liverpooler Salz, grobes . . . »
34 » » » feines . . . »
31 » St. Ubes, Cap Verd, etc., Salz, »
30 » westindischen Salz, ... »
30 » Steinkohlen, ... »
40 Cubicfuss Planken, Bretter, Zimmerholz, Waaren in Packen, Ballen und Kisten.

Zur Berechnung des Inhalts der verschiedenen Packungen und Güter nach Cubicfuss soll folgendes als Norm dienen:

1 Tonne Mehl 5 Fuss,
1 Tierce Reis 15 »
1 Tonne Leinsaat 12 »

1 Fass Virginy Taback	45	Fuss,
1 » Kentucky, Georgia und Carolina Taback,	40	»
1 » Maryland und Ohio Taback	35	»
5 Bushel Getreide, lose	5	»

Bei der Berechnung von Kisten mit Lichtern und Seife, Butter und Schmalz in Tonnen, Schinken und Speck, und überhaupt aller ähnlichen Waaren, sollen 200 ℔ Netto-Gewicht einer Tonne von 5 Cubicfuss gleichgerechnet werden.

Alle nach diesem Hafen gebrachten Frachtgüter müssen auf Kosten des Schiffs, welches dieselben gebracht hat, auf einen Kai gesetzt werden. Diese Kosten muss der Rheder oder Correspondent, oder wenn keiner von diesen da ist, der Capitain des Schiffes stehen. Für alle aus einem Schiffe in ein anderes übergeladenen Güter zahlt der Ablader oder Eigenthümer die Hälfte dieser Kosten. Eine Ablieferung unter gehöriger Anzeige an jedem guten Kai bei Fells Point, während der Geschäftsstunden, ist wie eine Ablieferung in der Stadt und im Hafen von Baltimore anzusehen. Häute und Sachen, welche in der Stadt zu einer gewissen Zeit zu landen, verboten sind, können an dem Orte, den ihnen die öffentlichen Behörden anweisen, gelandet werden.

In allen Fällen, wenn Schiffe — zufolge der Quarantaine- oder obrigkeitlichen Verordnungen — ihre Ladungen auf dem Strome zu löschen genöthigt sind, hat nur der Fuhrmann die Kosten für die Ablieferung derselben östlich von Jones's Falls zu tragen. Wenn aber derselbe von dem Empfänger ersucht wird, die Güter westlich von Jones's Falls zu liefern, werden die Kosten alsdann gleichmässig von dem Fuhrmann und dem Empfänger — jedem zur Hälfte — getragen.

Wenn ein Schiff für die Reise hin- und zurückgechartert ist, soll jeder Verlader pro rata des von ihm auf der Hinreise benutzten Schiffsraums zu seinem gehörigen Antheile an der ganzen Rückfracht berechtigt sein.

In allen Fällen, wo ein Schiff für eine Reise hin- und zurückgechartert oder befrachtet wird, ist der Charterer oder Befrachter verpflichtet, dem besagten Schiffe eine so hinreichende Ladung zu liefern, um wohlbehalten nach Hause zurückkehren zu können; desgleichen auch von Hafen zu Hafen, wo der Charterer mehr als einen Hafen bestimmt, vorausgesetzt dass keine gegentheilige Uebereinkunft der Betheiligten getroffen worden ist.

Sätze des Lootsengelds. — Jedes, entweder 9 oder mehre Fuss tief gehendes, oder 75 Tonnen, nach dem Zollhaus-Tonnengehalte messendes, von See nach der Stadt Baltimore kommendes Schiff, zahlt pr. Fuss 3 $ 50 *c.*

Jedes in gleicher Tiefe von Baltimore nach See gehendes Schiff, zahlt pr. Fuss 2 » 50 »

Während der Monate December, Januar, Februar und März zahlt ein solches Schiff für jeden Fuss noch überher . — » 75 »

Jeder Capitain oder Rheder eines 120 Tonnen oder darüber haltenden, nach See gehenden Schiffes, sei es Küstenfahrer oder Seeschiff, ist verpflichtet den ersten Lootsen, welcher sein Schiff zu führen sich erbietet, aufzunehmen, und denselben Lootsen bis zu den Capes zu behalten, oder ihm das halbe Lootsengeld zu bezahlen; vorausgesetzt, dass dieser Lootse oberhalb Fort M. Henry am Bord des besagten Schiffes kömmt, und als Lootse zu handeln gehörig bevollmächtigt ist; ferner, dass der Lootse, welcher ein Schiff von den Capes in den Hafen geführt hat, dasselbe Schiff auf seiner nächsten Reise als Lootse zu führen berechtigt sein soll.

Neue entdeckte Untiefen nahe bei Nantucket.

Die erst kürzlich entdeckte Hauptuntiefe liegt nach dem Compass ungefähr 7 Meilen südlich von der alten South Shoal und 19½ Meilen SSO. von Southkoty Head auf Nantucket. Die Lage dieser Untiefen ist von der hydrographischen Ge-

sellschaft, unter Leitung des Lieutenants Charles H. Davis von der amerikanischen Marine, genau bestimmt, sowie auch der Ankergrund in der Nähe derselben angegeben worden. Bei dem klarsten Wetter ist von diesen Untiefen aus kein Theil der Insel Nantucket sichtbar. Siehe: Newyorker Zeitung vom Mai 1847.

Lloyd's Agent in Baltimore hat einen Entwurf, der die Lage einer neulich von der hydrographischen Gesellschaft der Vereinigten Staaten-Regierung im Jahre 1846 entdeckten Untiefe zeigt, eingesandt, den man bei dem Secretär Herrn Dobson einsehen kann.

Charleston (Süd-Carolina)

liegt auf einer Landspitze zwischen der Vereinigung des Ashley- und Cooper-Flusses, unter 32° 46′ 33″ nördlicher Breite und 79° 48′ westlicher Länge. Der Hafen ist zwar geräumig und bequem, doch der Eingang desselben, der Sandbänke wegen, schwierig. Es laufen mehrere Fahrwasser durch die Sandbänke, doch sind nur zwei für ziemlich grosse Schiffe zu benutzen. Der Eingang zu dem Ship Channel ist unter 32° 40′ nördlicher Breite. Die Wassertiefe an der seichtesten Stelle der Barre ist bei niedrigem Wasser 12 Fuss, und bei hohem Wasser 17 bis 18 Fuss. Die Tiefe im Middle Channel beträgt 9 Fuss, und im Lawford Channel 10 bis 11 Fuss, beides bei niedrigem Wasser. Auf der südlichen Spitze von Lighthouse Island befindet sich ein Leuchtthurm mit einem Drehlicht, das ungefähr 80 Fuss hoch und 3½ bis 4 Leagues weit zu sehen ist.

Hafenkosten.

Schiffe derjenigen Nationen, welche Reciprocitäts-Verträge mit den Vereinigten Staaten haben, sind vom Tonnengelde frei; bei anderen Nationen beträgt es pr. Tonne . . 1 $ — c.

Gebühr bei der Einclarirung am Zollhause . . . 2 » 60 »

Besichtigung eines fremden Schiffes 5 » — »

Hafenmeister-Gebühr 2 $ — c.
Gebühr bei der Ausclarirung am Zollhause . . . 2 » 70 »
Kaigeld pr. Tag 1 » — »

Mit Ausnahme des Tonnengeldes macht der grössere oder kleinere Tonnengehalt des Schiffs keinen Unterschied bei keinen der obigen Kosten.

Nachstehende Abgaben sind richtiger.

Einclariren eines Schiffs	unter	100 Tonnen	1 $	70 c.	
» » »	über	100 »	2 »	70 »	
Ausclariren » »	unter	100 «	1 »	70 »	
» » »	über	100 »	2 »	70 »	
Besichtigungskosten eines Schiffs	unter	100 Tonnen	1 »	50 »	
» » »	über	100 »	2 »	— »	

Hafenmeister-Gebühr $1\frac{1}{2}$ Cents pr. Tonne.

Mit Ausnahme des Hafenmeisters geben die Zollbeamten keinen Schein für die ihnen bezahlten Gebühren.

Britische oder sonst priveligirte Schiffe zahlen keine andere Abgaben im Hafen von Charleston als die unter amerikanischer Flagge, auch geniessen hier die amerikanischen Schiffe keine Handels-, fiscalische, oder andere Vortheile, als die, von welchen priveligirte Schiffe ausgeschlossen sind.

Unkosten auf Reis sind für Fuhrlohn, Küperlohn, Kaigeld, etc. 31 Cents pr. Barrel. Auf Baumwolle für Fuhrlohn, Kaigeld, Ausbessern der Ballen etc. 25 Cents pr. Ballen.

Lootsengeld ausgehend oder einkommend:

Für 6 Fuss Tiefe oder darunter			8 $
» 7 » »	und unter	8 Fuss	9 »
» 8 » »	» »	9 »	10 »
» 9 » »	» »	10 »	11 »
» 10 » »	» »	11 »	14 »
» 11 » »	» »	12 »	16 »
» 12 » »	» »	$12\frac{1}{2}$ »	19 »
» $12\frac{1}{2}$ » »	» »	13 »	20 »
» 13 » »	» »	$13\frac{1}{2}$ »	21 »

Für	13½	Fuss Tiefe und unter	14	Fuss		23 $
»	14	« « « «	14½	«		25 «
«	14½	« « « «	15	«		29 «
«	15	« « « «	15½	«		31 «
«	15½	« « « «	16	«		35 «
«	16	« « « «	16½	«		42 «
«	16½	« « « «	17	«		50 «
«	17	« «				60 «

Hafen-Verordnungen. — Kein Schiff darf länger als während Einer Ebbe und Fluth nach der Ankunft, und während Einer Ebbe und Fluth bei dem Abgange unbefestigt bleiben. Alle ankommende Schiffe müssen 50 Faden von dem nächsten Kai entfernt ankern.

Kein Schiff darf unter irgend einem Vorwande nach irgend einem Kai oder in irgend einem Dock geholt werden bis die Raaen getoppt, der Klüver uud Besanbaum eingeholt, die Sprietsegel-Raaen von vorne nach hinten gelegt, und diejenigen Anker, welche gerade nicht im Gebrauch sind, auf das Vorderdeck oder auf einen andern passlichen Theil des Schiffs gebracht werden, um dadurch andern vorbeifahrenden Schiffen nicht hinderlich zu sein.

Kein Schiffscapitain kann einen Sclaven auf seinem Schiffe arbeiten lassen, wenn derselbe nicht ein Stadtzeichen trägt, um draussen arbeiten zu dürfen. Ein Neger am Bord eines Schiffes, wenn er ein Zeichen trägt, ist berechtigt, pr. Tag 87½ Cents, für einen halben Tag Arbeit 43½ Cents, für eine Stunde Arbeit 12½ Cents zu fordern. Wenn er drei Mahlzeiten des Tages am Bord bekömmt, kann der Capitain ihm dafür 18¾ Cents, oder für jede Mahlzeit 6¼ Cents abziehen.

Schiffe, welche Quarantaine zu halten haben, muss der Lootse nach der Quarantaine-Station bringen und am Bord derselben bleiben, es sei denn, dass der Hafenarzt ihn davon befreie. Der Lootse ist berechtigt, seine Beköstigung und 4 Dollars pr. Tag überher, so lange er am Bord zurück-

gehalten wird, zu verlangen, und darf bei einer Strafe von 50 Dollars das Gesetz nicht übertreten. Der Lootse, welcher ein Schiff eingebracht hat, besitzt das ausschliessliche Recht es wieder auszubringen, es sei denn, er habe sich, während des Einbringens, ungebührlich benommen. Er muss sich innerhalb 24 Stunden nach der Anzeige einfinden, sonst verliert er sein Recht.

Lootsen, welche nach Schiffen ausserhalb der Barre fahren, und zehn Seemeilen vom Lande an Bord derselben gehen, können, bis sie in den Hafen kommen, ausser ihrem Lootsengelde noch 4 Dollars pr. Tag verlangen. Der Hafenmeister muss, zur Einsicht der Capitaine, eine Liste der Lootsen beider Classen, nebst den Lootsengesetzen in seinem Bureau halten.

Münze, Gewicht und Maass: siehe Newyork.

Virginien.

Folgende sind die Haupt-Häfen:

Norfolk, ein Zollhaushafen, liegt am nordöstlichen Ufer des Elizabethflusses, grade unterhalb des Zusammenflusses der beiden Arme desselben, acht Meilen oberhalb dessen Eingang zu der Hampton-Rhede und 32 Meilen vom Meere, 110 Meilen zu Wasser unterhalb City Point, 106 Ost-Südost von Richmond, 230 von Washington, unter 36.° 50.′ 50.″ nördlicher Breite und 76.° 18.′ 47.″ westlicher Länge. In der Nähe befindet sich ein Marinehospital und ein Seearsenal der Vereinigten Staaten. Bei letzterem ist ein von gehauenem Granite gebaueter Dry-Dock, welcher 974,536 Dollars gekostet hat. Der Hafen, welcher 18 Fuss Wassertiefe hat, ist geräumig und sicher. Der über eine Meile breite Eingang zu demselben wird durch die Forts Monroe und Calhoun vertheidigt. Hier ist mehr überseeischer Handel, als in jedem andern Orte im Staate Virginien. Von der Obrigkeit sind auf priveligirte Schiffe in den Häfen dieses Districts weder

Zölle noch Abgaben irgend einer Art gelegt, und die einzigen Gebühren, welche die grossen Schiffe zu bezahlen haben sind 2 Dollar, und die kleinen 1 Dollar 25 Cents. Diese Gebühren kommen dem Hafenmeister für seine Bemühungen beim Ankern, Sicherung und Verlegen der Schiffe zu. Die Gebühren am Zollhause beim Ein- und Ausclariren, hängen jedoch hauptsächlich von der Zahl und Art der verlangten Documente ab, deren Vergütung jedes durch Congress-Acte festgestellt und durch die ganzen Vereinigten Staaten fast dieselbe ist, nämlich:

Einclariren eines Schiffes von 100 Tonnen oder darüber	$ 2.50
„ „ „ unter 100 „	„ 1.50
Ausclariren eines Schiffes von 100 „ oder darüber	„ 2.50
„ „ „ unter 100 „	„ 1.50
Jeden amtlichen Bürgschaftsschein	„ –.40
Zoll- oder anderen Schein	„ –.20
Erlaubnissschein, um Güter zu landen	„ –.20
Gesundheits-Certificat	„ –.20

Die einzigen gegebenen Quittungen sind die verlangten Documente, wenn man es aber besonders verlangt, bekömmt man eine Nota über die verschiedenen gehabten Unkosten, welche jedoch selten gefordert wird.

Britische oder andere priveligirte Schiffe zahlen keine andere Abgaben, als die unter amerikanischer Flagge, auch bestehen keine Handels- oder Fiscal-Vortheile, welche die Schiffe der einen Nation vor der anderen voraus haben, da sie, zufolge der zwischen den resp. Ländern abgeschlossenen Handelsverträge, unter völliger Reciprocität stehen.

Petersburg, Zollhaushafen, am südlichen Ufer des Appomattox-Flusses, 12 Meilen oberhalb dessen Eintritt in den James River bei City Point, liegt 23 Meilen Süd zu Ost von Richmond, unter 37° 13′ 54″ nördlicher Breite und 77° 20′ westlicher Länge. Der Fluss ist bis zu diesem Platze für Schiffe von 100 Tonnen schiffbar.

Richmond, Stadt und Zollhaushafen, liegt am James River, bei den niederern Wasserfällen, wo die Fluth sich mit denselben vereinigt, unter 37° 30′ nördlicher Breite und 77° 31′ westlicher Länge von Greenwich, und 0° 27′ westlicher Länge von Washington, 23 Meilen nördlich von Petersburg und 117 Meilen Süd zu West von Washington.

Die Lage von Richmond ist dem Handel sehr günstig. Schiffe, welche 10 Fuss tief gehen, können bis Rocketts ungefähr 1 Meile unterhalb der Mitte der Stadt, und diejenigen, welche 15 Fuss tief gehen, bis nach Warwick, 3 Meilen unterhalb der Stadt, hinauffahren.

Hafenkosten. — Die Hafenkosten — am Zollhause — sind im Ganzen mässig, hängen jedoch gänzlich von der Zahl und Art der verlangten Documente ab; sie belaufen sich, einkommend und ausgehend, zusammen auf ungefähr 8 bis 12 Dollars pr. Schiff. (Einzelnheiten wie oben.)

Lootsengeld. — Die Lootsen-Verordnungen sind von der gesetzgebenden Macht des Staats festgestellt.

Die folgenden sind Auszüge aus den bestehenden Gesetzen.

Eine Verbesserungs-Acte der verschiedenen Verordungen: Von See bis nach Hampton Rhede, wenn der Lootse 20 Meilen zum Osten von Cap Henry an Bord kommt, zahlt man 1½ Dollar pr. Fuss, wenn 40 Meilen oder weiter zum Osten von Cap Henry noch 25 Cents pr. Fuss mehr, wenn nicht so weit als 20 Meilen zum Osten von den Capes 1 Doll. 25 Cents pr. Fuss, von Hampton Rhede nach See 1 Dollar pr. Fuss, von Hampton Rhede nach Norfolk und Portsmouth 88 Cents pr. Fuss, von Hampton Rhede nach Sleepy Hole oder Lookout 1 Dollar 3 Cents pr. Fuss, von Hampton Rhede nach Pagancreek 88 Cents pr. Fuss, von Hampton Rhede nach James Town oder irgend einem Platze zwischen Pagancreek und James Town 1 Dollar 94 Cents pr. Fuss, von Hampton Rhede nach City Point oder Bermuda-hundred oder irgend einem Platze zwischen James Town und City Point oder Bermuda-

hundred 2 Dollars 87 Cents pr. Fuss, von Hampton Rhede nach Turkey Island 3 Dollars 48 Cents pr. Fuss, von Hampton Rhede nach Warwick oder irgend einem Platze zwischen Turkey Island und Warwick 4 Dollars 34 Cents pr. Fuss, von Hampton Rhede nach Richmond oder irgend einem Platze zwischen Richmond und Warwick 4 Dollars 63 Cents pr. Fuss.

Ferner ist verordnet, dass dieselben Lootsengeld-Ansätze, welche für die Führung eines Schiffes von Hampton nach den resp. benannten Plätzen gefordert werden können, für die Führung eines solchen nach Hampton Rhede von jedem der im vorhergehenden Paragraphen benannten Plätze gelten.

Fremde Schiffe zahlen ein Viertel mehr.

Neworleans

liegt am östlichen Ufer des grossen Mississippiflusses, ungefähr 105 Meilen von dessen Mündung, unter 29° 57′ 45″ nördlicher Breite und 90° 9′ westlicher Länge. Neworleans hat ein weit grösseres Gebiet der inländischen Schifffahrt, als irgend eine andere Stadt der bekannten Welt. Die grössten Schiffe können den Fluss mehre 100 Meilen weiter als Neworleans hinauffahren. Die Wassertiefe des Flusses, der Stadt gegenüber, ist durchschnittlich ungefähr 70 Fuss, und der Ankergrund bis auf eine Meile von dessen Ausfluss in die See ist auch 30 Fuss tief. Der Mississippi hat 4 Haupt-Durchgänge oder Ausflüsse, ausser 3 oder 4 von weniger Bedeutung. In dem südlichen oder Hauptdurchgange, bei Balize, ist das Wasser an der Barre bei gewöhnlichen Fluthen nicht über 12 Fuss; im mexicanischen Golfe steigt die Fluth nicht über 2 bis 2½ Fuss. Schiffe, welche sehr tief gehen, können nicht bis Neworleans kommen. (Siehe: Castle Island Harbour.) Die ungesunde Jahreszeit ist im Juli, August und September.

Lootsengeld. — Von See bis nach dem Blockhause zu Balize, oder nach ost- oder südwärts der Barre innerhalb

des Flusses, welches eine Strecke von ungefähr 3 Meilen ist, beläuft sich das Lootsengeld, nach dem Tiefgang des Schiffes, auf 2 Dollar pr. Fuss. Die Lootsen wohnen in dem Blockhause, wo sie von Bord gehen. Am Blockhause nehmen die seewärts bestimmten Schiffe Lootsen, welche dasselbe Lootsengeld für einkommende Schiffe erhalten. Es giebt keine angestellte Flusslootsen; auch ist das Lootsengeld nicht gehörig bestimmt. Wenige Schiffe, mit Ausnahme der fremden, nehmen einen Lootsen, und wenn sie einen nehmen, so bezahlen sie dafür 1½ Dollar pr. Fuss. Folglich ist das ganze Lootsengeld von See bis nach Neworleans oder von dort in See 3½ Dollar pr. Fuss. Die Balizer Lootsen nehmen die Schiffe den Fluss hinauf, wenn es verlangt wird, und finden sich über den Preis des Lootsengeldes dafür nach Uebereinkunft mit dem Capitain ab. Ausser dem Lootsengelde pr. Fuss, kann ein Lootse für jeden Tag, den er von dem Capitain am Bord eines Schiffes, um auf günstigen Wind zu warten oder sonstiger Ursachen halben, aufgehalten wird, 2 Dollar verlangen. Jeder Capitain, welcher einen Lootsen zu nehmen sich weigert, wenn einer seine Dienste anbietet, zahlt das halbe Lootsengeld, vorausgesetzt dass, es kein Schiff ist, welches zwischen Neworleans und einem andern Hafen in Louisiana fährt, welches für Weigerung der Annahme eines Lootsen nichts zu bezahlen braucht.

Tonnengeld. — Amerikanische oder Schiffe derjenigen Länder, welche mit den Vereinigten Staaten in Reciprocität stehen, erlegen kein Tonnengeld. Zollhaus-Gebühren belaufen sich auf ungefähr 2½ Dollar.

Levee-Abgaben oder Kaigeld. — Folgende Verordnung, zur Verbesserung der bestehenden Verordnungen, betreffend die Levee-Abgaben in dem Hafen von Neworleans, wurde am 26. Mai 1843 von dem allgemeinen Stadtrathe und von dem Mayor genehmigt: Dass nämlich von und nach dem 31. August 1843 die Levee-Abgaben oder das Kaigeld, von Schiffen und anderen mit einem Verdecke versehenen Fahr-

zeugen, und von See ankommenden Dampfschiffen, wie folgt, erhoben werden sollen: —

Schiffen					Schiffen				
unter 75 Tonn.				15 $	von 500 u. unter		550	Tonn.	125 $
von 75 u. unter		100	Tonn.	20 »	» 550 »	»	600	»	130 »
» 100 »	»	125	»	25 »	» 600 »	»	650	»	135 »
» 125 »	»	150	»	30 »	» 650 »	»	700	»	145 »
» 150 »	»	200	»	40 »	» 700 »	»	750	»	160 »
» 200 »	»	250	»	50 »	» 750 »	»	800	»	175 »
» 250 »	»	300	»	60 »	» 800 »	»	900	»	190 »
» 300 »	»	350	»	70 »	» 900 »	»	1000	»	205 »
» 350 »	»	400	»	85 »	» 1000 »	»	1100	»	220 »
» 400 »	»	450	»	100 »	» 1100 »	»	1200	»	235 »
» 450 »	»	500	»	115 »	» 1200 Tonn. u. darüber				240 »

Dass von und nach dem 31. August 1843 die Levee-Abgaben von den auf dem Flusse fahrenden Dampfschiffen, welche irgendwo innerhalb der einverleibten Grenzen des Hafens ankern oder landen wollen, wie folgt, erhoben werden sollen: —

Dampfschiffen					Dampfschiffen				
unter 75 Tonn.				12 $	von 400 u. unter		450	Tonn.	67 $
von 75 u. unter		100	Tonn.	15 »	» 450 »	»	500	»	75 »
» 100 »	»	150	»	22 »	» 500 »	»	550	»	82 »
» 150 »	»	200	»	30 »	» 550 »	»	600	»	90 »
» 200 »	»	250	»	37 »	» 600 »	»	650	»	97 »
» 250 »	»	300	»	45 »	» 650 »	»	700	»	105 »
» 300 »	»	350	»	52 »	» 700 Tonn. u darüber				120 »
» 350 »	»	400	»	60 »					

Alle aus See ankommende Schiffe und andere mit einem Verdecke versehene Fahrzeuge, wie auch Dampfschiffe, welche an dem Kai Einer Municipalität landen oder ankern, und die Levee-Abgaben an dieselbe bereits bezahlt haben oder noch bezahlen müssen, und die von da nach einer der andern

Municipalitäten verlegen, zahlen an die Municipalität, wohin sie verlegen, wie folgt: —

Alle Schiffe über 750 Tonn.	3 $	— c.		pr. Tag.
» » » 500 » u. unter 750 Tonn.	2 »	50 »		
» » » 300 » » » 500 »	2 »	— »		
» » » 100 » » » 300 »	1 »	50 »		
» » unter 100 Tonnen	— »	75 »		

Solche tägliche Levee-Abgaben, welche das Schiff in dem Hafen der Municipalität, wohin man es verlegt hat, sind jeden Tag daselbst zu heben, ausgenommen an den Tagen des Verlegens und Abfahrens.

Des Hafenmeisters- und Hafenvorstehers-Gebühren belaufen sich auf 5 Dollar.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Newyork.

Neworleans.

Ansätze für Neworleans Dampfschlepper.

Folgende Ansätze, welche auf's strengste befolgt werden sollen, sind von sämmtlichen Rhedern genehmigt worden:

Vom Levee nach der Barre:

Schiffe unter 50 Tn. zahlen 20 $,
über 50 und unter 150 Tonn. 40 c. pr. Tonne,

von 150 und unter	200 Tn.	60 $	
» 200 » »	250 »	75 »	
» 250 » »	300 »	90 »	
» 300 » »	350 »	100 »	
» 350 » »	400 »	110 »	
» 400 » »	450 »	125 »	
» 450 » »	550 »	150 »	
» 550 » »	650 »	175 »	
» 650 » »	750 »	200 »	
» 750 » »	850 »	225 »	
» 850 » »	950 »	250 »	
» 950 » »	1050 »	275 »	

Vom Ankergrunde innerhalb der Barre nach See od. vice versa.

Schiffe unter	100 Tonnen	20 $,
von 100 und unter	200 Tn.	30 »
» 200 » »	250 »	40 »
» 250 » »	350 »	50 »
» 350 » »	450 »	60 »
» 450 » »	550 »	70 »
» 550 » »	650 »	80 »
» 650 » »	750 »	90 »
» 750 Tn. und darüber		100 »

Von der Barre oder innerhalb der Barre bis zur Stadt:

Schiffe unter 200 Tonn. zahlen 1 $ pr. Tonne,

Schiffe

von 200	und unter	225	Tn.	200	$
» 225	» »	250	»	225	»
» 250	» »	300	»	250	»
» 300	» »	350	»	275	»
» 350	» »	400	»	300	»
» 400	» »	450	»	325	»
» 450	» »	500	»	350	»
» 500	» »	550	»	375	»
» 550	» »	600	»	400	»
» 600	» »	650	»	425	»
» 650	» »	700	»	450	»

und so weiter in gleichem Verhältniss für alle grössere.

Von der Mündung des südwestlichen Durchgangs bis zur Stadt:

Schiffe unter 200 Tonn. zahlen 90 *c.* pr. Tonne,

von 200	und unter	250	Tn.	200	$
» 250	» »	350	»	225	»
» 350	» »	450	»	250	»
» 450	» »	550	»	300	»
» 550	» »	650	»	350	»
» 650	» »	750	»	375	»
» 750	» »	850	»	400	»
» 850	» »	950	»	450	»
» 950	» »	1050	»	500	»

Von Fort Jackson bis zur Stadt:

Schiffe unter 200 Tonnen zahlen 85 *c.* pr. Tonne,

Schiffe

von 200	und unter	250	Tn.	180	$
» 250	» »	350	»	200	»
» 350	» »	450	»	225	»
» 450	» »	550	»	275	»
» 550	» »	650	»	310	»
» 650	» »	750	»	340	»
» 750	» »	850	»	360	»
» 850	» »	950	»	410	»
» 950	» »	1050	»	450	»

Von Grand-Prairie bis zur Stadt:

Schiffe unter 200 Tonnen zahlen 75 *c.* pr. Tonne,

von 200	und unter	250	Tn.	160	$
» 250	» »	350	»	180	»
» 350	» »	450	»	200	»
» 450	» »	550	»	230	»
» 550	» »	650	»	275	»
» 650	» »	750	»	310	»
» 750	» »	850	»	340	»
» 850	» »	950	»	380	»
» 950	» »	1050	»	420	»

Von Johnston's bis zur Stadt:

Schiffe unter 200 Tonnen zahlen 65 *c.* pr. Tonne,

von 200	und unter	250	Tn.	140	$
» 250	» »	350	»	160	»
» 350	» »	450	»	185	»
» 450	» »	550	»	215	»
» 550	» »	650	»	250	»

Von Johnston's bis zur Stadt:

Schiffe

von 650 und unter 750 Tn. 280 $
» 750 » » 850 » 310 »
» 850 » » 950 » 350 »
» 950 » » 1050 » 390 »

Von Poverty Point bis zur Stadt:

Schiffe unter 200 Tonnen zahlen 55 *c*. pr. Tonne,
von 200 und unter 250 Tn. 140 $
» 250 » » 350 » 150 »
» 350 » » 450 » 165 »
» 450 » » 550 » 190 »
» 550 » » 650 » 225 »
» 650 » » 750 « 250 «
» 750 » » 850 » 280 »
» 850 » » 950 » 320 »
» 950 » » 1050 » 350 »

Von Mc. Call's bis zur Stadt:

Schiffe unter 200 Tonnen zahlen 45 *c*. pr. Tonne,
von 200 und unter 250 Tn. 110 $
» 250 » » 350 » 120 »
» 350 » » 450 » 140 »
» 450 » » 550 » 165 »
» 550 » » 650 » 195 »
» 650 » » 750 » 225 »
von 750 und unter 850 Tn. 250 $
» 850 » » 950 » 285 »
» 950 » » 1050 » 320 »

Von English Turn bis zur Stadt:

Schiffe unter 100 Tn. zahlen 30 $,
von 100 und unter 150 Tn. 40 »
» 150 » » 200 » 50 »
» 200 » » 250 » 70 »
» 250 » » 350 » 100 »
» 350 » » 450 » 125 »
» 450 » » 550 » 150 »
» 550 » » 650 » 175 »
» 650 » » 750 » 200 »
» 750 » » 850 » 225 »
» 850 » » 950 » 250 »
» 950 » » 1050 » 275 »

Schleppen durch English Turn:

Schiffe unter 150 Tn. zahlen 25 $,
von 150 und unter 200 Tn. 35 »
» 200 » » 250 » 45 »
» 250 » » 350 » 55 »
» 350 » » 450 » 65 »
» 450 » » 550 » 85 »
» 550 » » 650 » 100 »
» 650 » » 750 » 120 »
» 750 » » 850 » 140 »
» 850 » » 950 » 150 »
» 950 » » 1050 » 160 »

Schiffe zu verlegen.

An irgend eine Stelle zwischen den Grenzen von Canal Street bis nach den lower Tobacco Warehouses, und vice versa, zahlen

Schiffe	unter	100	Tonnen	10 $
»	»	300	»	15 »
»	von	300	» und darüber	20 »

Schiffe zu verlegen von den Grenzen zwischen Canal Street und den lower Tobacco Warehouses nach jeder Stelle in der zweiten Municipalität, zahlen

Schiffe	unter	100	Tonnen	15 $
»	»	300	»	20 »
»	»	400	»	25 »
»	von	400	» und darüber	30 »

Schiffe von den Grenzen zwischen Millaudon's und den lower Tobacco Warehouses nach den Schiffswerften an der entgegengesetzten Seite des Flusses zahlen dieselben Ansätze wie die von Slaughterhouse Point nach dem Levee.

Von Slaughterhouse Point nach dem Levee an jeder Stelle zwischen Canal Street und den lower Tobacco Warehouses, und vice versa, zahlen

Schiffe	unter	100	Tonnen	15 $
»	»	200	»	20 »
»	»	400	»	25 »
»	von	400	» und darüber	30 »

Mit heruntergelassenen Ankern 5 $ mehr.

Von Slaughterhouse Point nach dem Levee bei irgend einer Stelle zwischen Canal Street und Millaudon's Press in der zweiten Municipalität, und vice versa, zahlen

Schiffe	unter	100	Tonnen	20 $
»	»	200	»	25 »
»	»	400	»	30 »
»	von	400	» und darüber	35 »

Mit heruntergelassenen Ankern 5 $ mehr.

Alle Schiffe zahlen nach amerikanischem Tonnengehalte. Wenn fremde Schiffe nicht gemessen sind, rechnet man 20% zu dem registrirten Tonnengehalte. Alle Schiffe, so lange sie sich im Schlepptau der Dampfschlepper befinden, stehen selbst das Risico. Schiffe, hinten an dem Schlepper befestigt, zahlen dasselbe, wie diejenigen an der Seite desselben befestigten, und sollten sie wegen schlechten Wetters oder irgend einer andern Ursache, welche der Capitain des Dampfschleppers nicht abwenden kann, von letzterem losgetrieben werden, so zahlen sie verhältnissmässig für die Strecke, die sie geschleppt worden sind.

Wenn ein Schiff in oder über die Barre geschleppt wird, und unter Segel den Fluss hinauffährt, so ist es, wenn der Dampfschlepper eine Stelle für dasselbe reservirt hat, von der Stelle an, wo die Uebereinkunft getroffen worden ist, zu zahlen verpflichtet.

Die auf den Grund gerathenen oder in Noth sich befindenden Schiffe, welche die Hülfe eines Dampfschleppers verlangen, zahlen nach der zwischen dem Capitain des Dampfschleppers und dem des Segelschiffs getroffenen Uebereinkunft.

In allen Fällen, wo Ladung am Bord genommen wird, versteht man, dass rücksichtlich des Schadens oder Verlustes, das Segelschiff das Risico zu tragen hat; auch geben die Capitaine oder Steuerleute dieser Dampfschlepper keinen Schein über die von ihnen an Bord empfangenen Güter, allein die Capitaine der Segelschiffe können jede ihnen dazu geeignete Person an Bord derselben senden, um sie zu beaufsichtigen.

Schiffe, welche der Hülfe zweier Dampfschlepper bedürfen, um über die Barre zu kommen, zahlen wie folgt: —

Alle Schiffe	unter	450 Tonnen	50 $	
»	»	über	450 »	75 »

Im Falle die Dampfschlepper ein Schiff, nach gehörigem Versuche, nicht über die Barre bringen können, wird der Preis für geleistete Dienste, nach dem angegebenen Falle bestimmt, der jedoch die obenstehenden Preise nicht übersteigen darf.

Schiffe ohne Steuerruder oder deren Steuerruder zerbrochen, so dass dasselbe zum Steuern des Schiffes untauglich ist, zahlen in allen Fällen das Doppelte der obigen Ansätze.

Alle Gebühren für stromabwärts fahrende Dampfschlepper zahlt man bei Ankunft derselben an der Lootsen Station in dem südwestlichen Durchgange oder zu Balize.

Cat Island Harbour.

Grosse Schiffe können wegen Mangel hinreichender Wassertiefe beim Eingang des Mississippi nicht nach Neworleans kommen; diese Schwierigkeit denkt man nächstes Jahr durch die kürzliche Entdeckung von Cat Island Harbour, wo die mit Getreide und Lebensmitteln beladenen grössten Schiffe liegen können, zu überwinden. Dieser schöne Hafen steht mit einer kurzen, nur 46 Meilen langen Eisenbahn in Verbindung, durch welche die von dem Mississippiflusse gelandeten Produkte nach einer kaum dreistündigen Reise verladen werden können.

Hafenkosten.

Zollhaus-Gebühren für das Ein- und Ausclariren der Schiffe belaufen sich auf 5 bis 10 Dollars.

Hafenmeister-Gebühren sind nach amerikanischer Messung 3 Cents pr. Tonne.

Hafenvorsteher-Gebühren sind 5 Dollars pr. Schiff.

Für diese Gebühren werden immer Scheine ausgestellt.

Castle Island Passage,

ist eine der drei Durchfahrten durch die luvwärts liegenden westindischen Inseln. Da dieser Ort nicht allgemein bekannt ist für Schiffe, welche neue Ergänzungen von Lebensmitteln einzunehmen haben, muss man davon Notiz nehmen. Der beste Ankergrund ist dem waldigen Theile gegenüber, wo man Wasser von den Böten am Ufer für ungefähr 1 Dollar pr. Fass bekommen kann. Fische und Schildkröten sind wohlfeil, und in Ueberfluss vorhanden. Beim Ankern muss man die schwarzen Stellen, welche Felsen sind, vermeiden, und an den weissen, welche Sand sind, die Anker fallen lassen. Hier hat man keine Unkosten, ausser einer Kleinigkeit an einen Schiffer für die Anweisung einer Stelle zum Ankern.

Kennebunk,

im Staate Maine, liegt in ungefähr gleicher Entfernung von Portland in Maine, und Portsmouth in New-Hampshire. Der Ort ist klein, und wird von fremden Schiffen selten besucht. An der Einfahrt in den Fluss ist eine Sandbarre, auf welcher nur 4 bis 5 Fuss bei niedrigem Wasser und 13 bis 14 Fuss bei hohem Wasser sind, nämlich bei Springfluthen. Die Einfahrt ist zwischen zwei Hafendämmen. Der Fluss ist schmal und krumm, und der Zugang zu demselben für grosse Schiffe beschwerlich.

Lootsengeld. — Ausgehend, 2 Cents pr. Tonne Register; einkommend, $1\frac{1}{2}$ Cent. Sonst keine Unkosten.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Newyork.

Savannah,

bedeutende Stadt und Zollhaus-Hafen der Vereinigten Staaten, unter 32° 2′ nördlicher Breite und 81° 3′ westlicher

Länge, stehend auf einer breiten sandigen Landspitze, ungefähr 40 Meilen den Savannahfluss hinauf und ungefähr 15 Meilen von dessen Mündung, ungefähr 80 Meilen südwestlich von Charleston. Von dem Flusse aus hat die Stadt ein imposantes Ansehen; die Strassen darin sind breit und regelmässig, wie auch hin und wieder mit Bäumen besetzt. Die Stadt, deren Häuser grösstentheils von Holz gebauet sind, ist eine der schönsten in den Vereinigten Staaten.

Savannah liegt am südwestlichen Ufer des Savannahflusses, 17 Meilen von dessen Mündung, unter 32° 8′ nördlicher Breite und 81° 10′ westlicher Länge von Greenwich und 4° 10′ westlicher Länge von Washington. Der Hafen ist gut, und 14 Fuss tief gehende Schiffe können bis nach den Stadt-Kaien, so wie die grösseren bis nach Fathom Hole, drei Meilen unterhalb der Stadt, hinauffahren. Letztere wird durch Fort Wayne, und zu Fathom Hole, drei Meilen unterhalb, durch Fort Jackson vertheidigt. Ein grosser Theil des Handels von Georgia, welcher hauptsächlich in Reis und Baumwolle besteht, concentrirt sich in Savannah. Zwanzig Dampfschiffe von beträchtlicher Grösse und fünfzig Dampfschlepper befahren den Fluss. Auf der Insel Tybee, an der Mündung des Flusses, befindet sich ein Leuchtthurm.

Lootsengeld-Ansätze für Tybee Barre und den Savannahfluss, wie solche nach einem späteren Gesetze des Staates Georgia abgeändert worden sind.

Tiefgang des Schiffs.	Lootsengeld über die Barre, u. von dort nach Cockspur oder einem sichern Ankerplatze.	Von Cockspur nach Savannah.	Totalsumme.
	Schiffe der Vereinigt. Staaten.	Schiffe der Vereinigt. Staaten.	Schiffe der Ver. Staaten.
Fuss	$ c.	$ c.	$ c.
6	6. 72	4. 08	10. 80
7	7. 50	4. 50	12. 00
8	8. 22	4. 98	13. 20
9	10. 14	6. 13	16. 27
10	11. 40	6. 90	18. 30
11	13. 32	7. 98	21. 30
12	16. 08	9. 72	25. 80
12½	17. 76	10. 74	28. 50
13	19. 56	11. 79	31. 35
13½	21. 42	12. 93	34. 35
14	22. 14	13. 26	35. 40
14½	23. 46	14. 07	37. 53
15	25. 56	15. 39	40. 95
15½	27. 00	16. 23	43. 23
16	28. 50	17. 10	45. 60
16½	30. 00	18. 03	48. 03
17	32. 34	19. 41	51. 75
17½	33. 90	20. 40	54. 30
18	35. 58	21. 42	57. 00
18½	37. 32	22. 41	59. 73
19	39. 84	23. 91	63. 75
19½	41. 64	24. 99	66. 63

Priveligirte Schiffe zahlen nach den obigen Ansätzen, nicht priveligirte Schiffe die Hälfte mehr.

Ein priveligirtes Schiff von 435 Tonnen, welches einkommend 11 Fuss und ausgehend 12½ Fuss tief geht, hat folgende Unkosten: —

Lootsengeld, einkommend, 21 $ 50 *c.*, ausgehend, 28 $ 50 *c.*	49 $ 80 c.
Declaration und Erlaubnissschein 2 $ 50 *c.*, für Besichtigung des Schiffs 2 $ 67 *c.*	5 » 17 »
Kai- und Dockgeld 34 Tage à 1½ $, Consulat-Gebühren 6 $ 37 *c.*	57 » 37 »
Hafenmeister-Gebühr 6 $, Lichterfracht für Ballast 25 $	31 » — »
Ausclariren und Gesundheits-Certificat	2 » 70 »
	146 $ 4 *c.*

Sonstige Unkosten: —

Baumwolle auf dem Kai zu bewachen . . .	4 $ — *c.*
Stauen und Schraubenmiethe.	424 » 78 »
Gefängnisskosten für Seeleute	24 » 75 »
Koveinnägel 2 $ 25 *c.*, Porto 2 $ 25 *c.* . .	4 » 50 »
Richtergebühr für einen Verhaftsbefehl . . .	2 » 50 »
Bekanntmachung wegen Fracht 10 $, und desgleichen wegen Seeleute 16 $. . .	26 » — »
	486 $ 53 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Newyork.

Mobile,

Stadt und Seehafen der Vereinigten Staaten von Nordamerika, im Staate Alabama, Hauptstadt der gleichnamigen Grafschaft, an der Mündung des Mobileflusses in die Mobile Bay, 175 Meilen SSW. von Tuscaloosa, 115 Meilen NO. zu O. von Neworleans, unter 30° 40′ nördlicher Breite und 88° 21′ westlicher Länge. In den letzten Jahren ist Mobile einer der Haupthäfen der Union für die Ausfuhr von Baumwolle geworden; in der That ist er das Entrepôt von fast ganz Alabama und theilweise von Georgia und Mississippi. Auf Mobile Point, am Eingang der

Bay, befindet sich ein Leuchtthurm mit einem festen Lichte, dessen Laterne 55 Fuss über dem Meeresspiegel steht. Auf der Barre sind bei niedrigem Wasser 15 Fuss Wassertiefe; eine Untiefe jedoch, innerhalb der Bay, verhindert Schiffe, die über 8 bis 9 Fuss tief gehen, zur Ebbezeit nach der Stadt zu kommen.

Lootsengeld, einkommend oder ausgehend, mit Ballast, pr. Fuss . . .	2 $ 50 c.
mit Ladung, » »	3 » — »
Consulatgebühren (britisches)	10 » — »
Seeleute anzunehmen oder zu entlassen, pr. Mann	1 » — »
Für jeden Mann nach dem Hospital, wenn verlangt wird	1 » — »
Zollangabe, einkommend	3 » — »
» ausgehend	2 » 50 »

Wasser 1 c. pr. Gallon, wenn verlangt wird.

Kaigeld-Ansätze:

Schiffe unter 20 Tonnen	zahlen pr. Tag	— $ 25 c.
» von 20 bis 50 Tonnen	» » »	— » $37\frac{1}{2}$ »
» » 50 » 100 »	» » »	— » 50 »
» » 100 » 150 »	» » »	— » $62\frac{1}{2}$ »
» » 150 Tonnen und darüber »	» »	— » 75 »
Austerböte, erster Klasse, zahlen		1 » — »
» zweiter » »		— » 75 »
» dritter » »		— » 50 »

Schiffe in der zweiten oder dritten Reihe zahlen die Hälfte der obigen Ansätze.

Schiffe, welche an oder innerhalb 50 Fuss vom Kai festgemacht sind, müssen Kaigeld bezahlen.

Capitaine, welche Ballast, Steine oder Kies in die Bay oder in den Hafen werfen oder werfen lassen, sind einer Strafe von 2000 Dollars oder einer Haft, welche 3 Monate

nicht übersteigen darf, unterworfen. Die Lootsen sind dieses zu beachten besonders angewiesen.

Ballast kostet 25 Cents pr. Tonne.

Das Courantgeld von Mobile ist 40 % heruntergesetzt.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Newyork.

Galveston,

der Haupthafen von Texas, liegt unter 29° 16′ 37″ nördlicher Breite und 94° 49′ 41″ westlicher Länge, am nordöstlichen Ende der gleichnamigen Insel, am Nordgestade des Golfs von Mexico, und an dem Fahrwasser, welches den Eingang zur Bay von Galveston, eine weite Oeffnung der See, zwischen der Nordseite der Insel und dem Festlande, bildet. An der Barre an der Aussenseite des Hafens und der Bay von Galveston, welche zwischen dem nordöstlichen Ende der Insel und Point Bolivar auf dem Festlande liegt, hat man bei den höchsten Springfluthen nicht über 13½ Fuss Wasser, und bei der Ebbe nur 10 Fuss; daher sind die kleinen Schiffe, oder diejenigen unter 200 bis 250 Tonnen am passendsten für den Handel dieses Hafens, als auch für den fast aller andern Häfen an der Nord- oder Ostseite des Golfs, wo Wassermangel fast allgemein ist. Wenn auch das Land niedrig liegt, so kann man doch von der Mastspitze die Häuser von Galveston in der Entfernung mehrerer Meilen sehen. Schiffe, welche 8 Fuss und darüber tiefgehen, sollten jedoch, ohne erst beizudrehen und das Lootsen-Signal zu geben, welches prompt beachtet wird, nicht weiter als auf 6 Faden Wassertiefe der Barre nahe kommen. Nicht 8 Fuss tiefgehende Schiffe können, ohne beizudrehen, der Barre bis auf 4 Faden Wassertiefe nahe kommen. Schiffe, welche zur Nachtzeit bei dem Hafen ankommen, sollten stets in 5 oder 6 Faden Wassertiefe ankern, und da der Ankergrund vortrefflich ist, so haben diejenigen Schiffe, welche mit Ankern und Ketten gut versehen sind, nichts zu fürchten. Lootsen-

böte kreuzen jetzt beständig umher, und Schiffe sollten auf keinen Fall versuchen, ohne erst einen Lootsen angenommen zu haben, über die Barre zu fahren. In dem Hafen ist die Wassertiefe 18 bis 30 Fuss. In der Bay, welche sich ungefähr 35 Meilen von Nord zu Süd und 12 bis 18 Meilen von Ost nach West erstreckt, ist die Wassertiefe gemeiniglich nicht über 9 Fuss, und wird von einer Barre, auf welcher nur 5 bis 6 Fuss Wassertiefe ist, durchschnitten. — (Kennedy's Texas i. 29.) Mehre sehr bedeutende Flüsse ergiessen sich in die Bay, so dass die Stadt über eine sehr beträchtliche inländische Schifffahrt gebietet.

Tonnengeld. — Alle, aus irgend einem fremden Hafen oder Orte in einem Hafen von Texas ankommenden Segelschiffe, zahlen nach dem registrirten Tonnengehalte 60 Cents pr. Tonne, und Dampfschiffe 30 Cents pr. Tonne.

Einclarirung. — Jedes Schiff unter 100 Tonnen zahlt 1 Dollar 50 Cents, von 100 Tonnen und darüber 2 Dol. 50 Cents.

Ausclarirung. — Für jedes Ausclariren von Schiffen nach obigem Inhalte werden resp. dieselben Abgaben entrichtet: —

Zollangabe	2 $	— c.
Erlaubnissschein die Güter zu landen	— »	20 »
Amtlich ausgestellter Bürgschein	— »	40 »
Erlaubnissschein, Ausfuhrgüter, die zu einem Rückzoll oder zu einem amtlichen Certificate berechtigt sind, zu laden	— »	40 »
Gesundheits-Certificat	— »	20 »
Jedes nicht bereits aufgeführtes Document (Schiffs-Register ausgenommen), welches von einem Kaufmann oder Schiffscapitain verlangt wird	— »	20 »

Lootsengeld-Ansätze zu Galveston. — Alle Schiffe, welche unter 8 Fuss tief gehen, zahlen 2 Dollar 50 Cents pr. Fuss, alle 8 Fuss und darüber 3 Dollar pr. Fuss.

Jeder Lootse, welcher durch ein nach See bestimmtes Schiff, oder durch ein solches, welches durch contrairen Wind

oder auf andere Weise am Einlaufen in den Hafen verhindert, aufgehalten wird, kann für jeden Tag, den er nach den ersten 24 Stunden zurückgehalten wird, mit Recht 3 Dollar pr. Tag verlangen.

Jeder Lootse, welcher die Führung eines wegen Verlustes der Anker, Spieren, oder des Steuerruders in Noth befindlichen Schiffes übernimmt, soll eine Extravergütung, welche nach der Meinung des Zolleinnehmers den Umständen der Sache erforderlich ist, bekommen.

Jeder Lootse, welcher ausserhalb der Barre ein einkommendes Schiff, oder innerhalb der Barre ein ausgehendes Schiff anspricht und seine Dienste anbietet, kann, ob dieselben angenommen werden oder nicht, das volle Lootsengeld verlangen. Jeder Lootse, welcher innerhalb der Barre ein einkommendes Schiff anspricht, soll, wenn seine Dienste angenommen werden, das halbe Lootsengeld zu verlangen berechtigt sein; werden hingegen dieselben nicht angenommen, so darf er kein Lootsengeld verlangen.

Jedes Schiff, nachdem es 4 Stunden ausserseits der Barre gewartet und das Lootsensignal hat wehen lassen, kann, frei von allen Lootsenkosten, in den Hafen einlaufen. Jeder Lootse, welcher am Bord eines Schiffes 15 Meilen vom Lande geht, kann 25 % mehr als die regelmässigen Ansätze des Lootsengeldes, von der Küste ab betragen, verlangen.

Correspondenten sind in allen Fällen für das Lootsengeld der an sie adressirten Schiffe verantwortlich, und kein Schiff darf eher in See gehen, als bis das ganze Lootsengeld bezahlt ist.

Hafen-Verordnungen zu Galveston. — Der Zolleinnehmer zu Galveston ist bevollmächtigt, so viele Lootsen, wie er für die Schifffahrt nöthig hält, anzustellen, mit der Vollmacht sie zu suspendiren und zu entlassen; ferner kann er von jedem Lootsen einen guten Bürgschaftschein im Betrage von 10,000 Dollars für treue Erfüllung seiner Dienste verlangen. Ohne solche ist

es Niemandem gesetzlich erlaubt den Beruf eines Lootsen auszuüben.

Jeder angestellte Lootse kann zwei Stellvertreter ernennen, für deren Handlungen er verantwortlich ist; diese Ernennungen sind jedoch der Genehmigung des Zolleinnehmers unterworfen. Jeder Lootse oder Stellvertreter, welcher im betrunkenen Zustande die Führung eines Schiffs übernimmt, verliert seine Anstellung. Jeder Lootse, welcher muthwillig oder nachlässig ein Schiff verliert, soll entlassen werden, und ist mit seinen Bürgen für jeden durch sein schlechtes Betragen verursachten Schaden denjenigen, die ihn erlitten haben, verantwortlich.

Jeder angestellte oder stellvertretende Lootse, welcher eilig an Bord eines seiner Dienste bedürfenden Schiffes zu gehen unterlässt, ist das erste Mal mit einer Suspension auf 3 Monate, und für das zweite Mal mit dem Verluste seiner Anstellung zu bestrafen, wie auch jeder Lootse, aus welchem Grunde es auch sei, seine Anstellung oder Ernennung verliert, wird immerfort für unfähig gehalten einem derartigen Dienste vorzustehen.

Münze, Gewicht und Maass, wie in den Verein. Staaten. (Siehe: Newyork.)

St. Antonio, Chili.

Unkosten auf ein priveligirtes Schiff von 164 Tonnen: —

Tonnengeld circa 2 Realen pr. Tonne	41 $	– c.	
Ankergeld	2 »	– »	
Hafencapitain-Gebühr	2 »	– »	
Hafenaufseher-Gebühr, die Luken zu besichtigen	17 »	2 »	
Lloyd's Agent für Ordre an den Hafenaufseher, die Luken zu besichtigen	4 »	– »	
Britischer Vice-Consul	12 »	– »	
	78 $	2 c.	

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. (S. Cadix.)

Dordtrecht

liegt auf einer Insel an der Südseite der Waal, einem Arm der Maas, 10 Meilen südwestlich von Rotterdam, unter 51° 48′ 52″ nördlicher Breite und 4° 39′ 44″ östlicher Länge. Es hat mehrere Kaien und einen guten Hafen, aus welchem zwei Canäle mitten in die Stadt führen. Hier sind auch Docken; auch ist Dordrecht günstig zum Kielholen.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 152 Tonnen pr. Register mit einer Ladung Eisen ankommend und mit Ballast abgehend: —

See-Lootsengeld zu Helvoetsluis	79 *fl*	83	*s.*
Fluss- dito » »	26 »	65	»
Lootsengeld, das Schiff in den Hafen zu holen	1 »	75	»
Seeprotest	1 »	80	»
Brückengeld	— »	55	»
Hafengeld, einwärts	31 »	—	»
dito , auswärts	— »	—	»
Verein zur Rettung schiffbrüchiger Seeleute	1 »	66	»
Messen des Schiffs nebst Bescheinigung	6 »	28	»
45 Last Ballast à 108 Cents pr. Last	48 »	60	»
Lastgeld*), ein- und ausgehend	170 »	83	»
Zollhaus-Abgaben	13 »	95	»
Baken- und Boyengeld	38 »	39	»
Courtage auf Frachtgelder 1794 *fl* à 2 %	35 »	88	»
Ausclariren	6 »	30	»
Stadt-Abgaben für Proviant	— »	60	»
Proviant-Liste auswärts	1 »	50	»
	465 *fl*	57	*s.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Amsterdam.

*) Wegen Bemerkungen über diese Abgabe, siehe Amsterdam.

Holbeck,

eine kleine Seestadt in Dänemark, auf der Insel Seeland, 16 Meilen von der Mündung des Isefiord, an welchem sie liegt. Der Hafen ist gut, von wo jährlich viel Getreide ausgeführt wird. Es liegt 36 Meilen westlich von Copenhagen, unter 11° 41′ 57″ östlicher Länge und 55° 42′ 50″ nördlicher Breite. Lootsengeld von See nach Adreock beträgt 22 Schillinge pr. Fuss, von da nach Holbeck beträgt das Fluss-Lootsengeld 54 Sch. pr. Fuss nebst 2 Thaler zur Bestreitung der Kosten für die Rückreise des Lootsen, aber auf dem Flusse aufwärts, stromabwärts oder seewärts hat der Capitain die freie Wahl. Bei der ersten Reise nimmt man gewöhnlich einen Lootsen.

Die Fischerleute zu Lynas haben von der dänischen Regierung die Erlaubniss erhalten, ein Laternlicht zu Spotsberg an der Mündung des Isefiord zu errichten und dasselbe vom 1. September bis zum 1. November zu unterhalten. Es wird in der Richtung von OSO. nach WSW. auf die Entfernung von zwei Leagues sichtbar sein, und soll während der gewöhnlichen Zeit anderer dänischen Baken brennend erhalten werden.

Die Hafenkosten, bestehend aus Tonnen-, Hafen- und Bakengeld, wie auch Zoll-Abgaben auf ein Schiff von 53 Tonnen oder 27½ dänische Last belaufen sich im Ganzen auf 41 Thaler oder 4 £ 12 *s* 3 *d*, hingegen diejenigen auf ein Schiff von 106 Tonnen oder 55 Last auf 82 Thaler oder ungefähr 9 £ 4 *s* 6 *d*, ohne das Lootsengeld.

Die Unkosten sind genau dieselben in allen andern kleinen Häfen in Dänemark, mit Ausnahme des Lootsengeldes, welches in vielen unmittelbar an der Küste liegenden Oertern nicht verlangt wird.

Friederichswerk liegt ungefähr 12 englische Meilen den Isefiord hinauf, und es wird hier ¾ des obigen Lootsengeldes nebst 2 Thaler Spesen für Kosten der Rückreise be-

rechnet. Es giebt hier sehr bedeutende Eisenwerke, und man führt jährlich bedeutende Quantitäten Steinkohlen ein.

Roeskilde liegt an demselben Flusse, ungefähr 8 Meilen von dessen Mündung, und Nykiöbing ungefähr 9 Meilen. Das Lootsengeld nach diesen beiden Oertern beträgt nur die Hälfte desjenigen nach Holbeck, nebst einem Thaler Spesen für die Rückreise des Lootsen.

Fridericia, eine Stadt und Festung in Jütland, am Eingange des kleinen Belts vom Cattegat, unter 55° 35′ nördlicher Breite und 9° 44′ östlicher Länge. Alle Schiffe, welche in den kleinen Belt einlaufen, werden hier angehalten, und von denselben eine Steuer zu den Baken und Tonnen an der Küste von Dänemark erhoben.

Friedrichsstadt, eine Stadt Dänemarks in Süd-Jütland, liegt am Zusammenfluss des Tren mit der Eider, 17 Meilen südwestlich von Schleswig und 6 Meilen nordöstlich von Tönningen.

Faaborg, eine Seestadt in Dänemark, unter 10° 16′ östlicher Länge und 55° 12′ nördlicher Breite, liegt in einer niedrigen aber fruchtbaren Gegend an der Südküste der Insel Fünen und 17 Meilen südlich von Odense. Der Hafen derselben ist seicht und unsicher. Der Haupthandel besteht in Lebensmitteln.

In allen den vorerwähnten Hafen-Oertern in Dänemark sind die Hafenkosten, so wie das Tonnen-, Bakengeld, etc. gerade dieselben, wie die bei Holbeck bereits angeführten.

Almeria,

Seehafen von Spanien, in Granada, nahe der Mündung des Flusses und dem Ende des Meerbusens, die denselben Namen führen, unter 36° 51′ 29″ nördlicher Breite und 2° 32′ westlicher Länge. Die Stadt mit 19,000 Einwohner ist der Sitz eines Bischoffs, hat Fabriken von Soda und Salpeter, von Tauwerk, und anderen aus Esparto-Matten verfertigten Gegen-

ständen. Der Hafen ist gross, sicher, und durch ein Castell geschützt. Das Wasser desselben ist so tief, dass grosse Schiffe eine halbe Meile vom Lande in 9 bis 14 Faden, und die kleinen dicht an der Küste in 5 bis 9 Faden ankern können. Die alten Souveraine von Granada betrachteten diese Stadt als die wichtigste ihres Gebiets, sowohl wegen der Fruchtbarkeit der umliegenden Gegend, als auch wegen ihrer Fabriken und ihres Handels. Sie ist aber nun sehr heruntergekommen.

Die Hafenkosten auf ein britisches Schiff von 154 Tonnen mit Ladung einkommend und mit Ballast nach Sicilien abgehend, nachdem ein Theil der einkommenden Ladung auf der Rhede von Rogutas, in dem Hafen von Almeria ausgeladen, sind folgende: —

(Das Ankergeld zu Rogutas beläuft sich auf nur 24 Realen).

An das Sanitäts-Bureau zu Almeria	*R.*	68.	—
Gesundheits-Certificat und Pass	»	22.	—
Tariffa Leuchtthurm, einkommend	»	122.	28
Unterschift zu den Manifesten	»	46.	—
Uebersetzung der Manifeste, Ein- und Ausclarirung	»	160.	—
Des sicilianischen Consuls, Ausgangs-Certificat . .	»	20.	—
Hafencapitain .	»	6.	—
Ankergeld .	»	30.	—
Ballast ausgehend, Hafencapitain, Wache und Erlaubnissschein zu laden	»	640.	—
	Realen	1114.	28

Münze, Gewicht und Maass, siehe Cadix.

Liebau,

Seehafen in Russland, Gouvernement Courland, an der Ostsee, am See Liebau, 105 Meilen West zum Süden von Mittau. Die Stadt zählt ungefähr 5000 Einwohner und ist mit einer Mauer umgeben; von Norden her gelangt man durch ein

Thor in die Stadt. Die Strassen derselben sind eng und unbepflastert; der Marktplatz, wenn auch gross, ist doch unregelmässig. Die Häuser darin sind von Holz und nur ein Stockwerk hoch. Sie hat lutherische, katholische und calvinistische Kirchen, ein Hospital und ein Waisenhaus. In dem Hafen, obgleich geräumig, sind nur 8 bis 12 Fuss Wasser, und er kann daher für einigermaassen tief gehende Schiffe nicht benutzt werden. Da jedoch der grösste Theil der Produkte Courlands, nämlich Hornvieh, Leinsaat, Korn, Häute, Talg, etc. von hier ausgeführt werden, so ist der Handel von ziemlicher Bedeutung. Die Einfuhren bestehen hauptsächlich in Colonialwaaren, Manufacturen, Wein, Oel, Früchte, etc.

Auf der Barre von Liebau sind gewöhnlich 14 Fuss Wasser, nach einem starken Sturm aber wechselt die Tiefe von 8 bis 10 Fuss. In offener See nicht weit vom Strande ist der Grund schindelartig, und nach Norden, Stensort gegenüber, erstreckt sich eine Untiefe. An diesem Theile der Küste trifft man keinen Ort von Bedeutung bis nach Windau.

Ein priveligirtes Schiff von 109 Tonnen Register mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend hat folgende Unkosten: —

Hafenkosten, mit Inbegriff des Lootsengeldes	*Silberrub.*	124.	70
Schiffs-Expedition	»	15.	—
Provision	»	7.	30
	Silberrubel	147.	—

Das Lootsengeld ist ein Silberrubel pr. Fuss nach dem Tiefgange gerechnet, ob mit Ballast oder mit Ladung.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Petersburg.

Die Specification der Unkosten auf ein priveligirtes Schiff von 22 Last oder circa 50 Tonnen mit Ballast einkommend und Knochen abgehend, ist wie folgt:

Schiffskosten, Baken- und Armengeld . .	*Silberrub.*	21. 3
Lastgeld, 22 Last	»	2. 20
Stadtabgaben	»	1. 8
Hafengeld	»	—. 70
Messen des Schiffs	»	—. 34
An die Kirche	»	—. 77
Lootsengeld, einkommend u. ausgehend	»	6. 30
Zollpass	»	1. 11
Hafenzoll	»	1. 75
Pass vom General-Gouverneur	»	2. 80
Gestempeltes Papier	»	—. 7
Zollhaus	»	24. 92
Kochen am Lande	»	1. 54
	Silberrubel	64. 11

Galacz oder Galatz

eine bedeutende emporkommende Stadt in der Moldau, an der Donau, zwischen dem Zusammenflusse des Sereth und Pruth, unter 45° 25′ nördlicher Breite und 28° 0′ östlicher Länge. Seit 1829 sind viele englische Handelshäuser hier etablirt worden. Galacz hat die beste Lage, mit der Zeit der Haupthafen der Donau zu werden, gegenwärtig jedoch ist sie nur der Haupthafen der Moldau.

Eingang zu Galacz. — Von den drei Haupt-Mündungen des Flusses, ist die Souline (die mittle) Mündung, unter 45° 10′ 30″ nördlicher Breite und 29° 41′ 20″ östlicher Länge, nur für grosse Schiffe zugänglich. Die Tiefe des Wassers an der Barre, ½ Meile vom Lande, wechselt nach der Jahrszeit oder dem Winde von 10 bis 13 und 14 Fuss. Von der Barre bis nach Galacz und Brahilow trifft man nirgends weniger als 18 und an vielen Stellen sogar 60 bis 70 Fuss Tiefe. Schiffe von 300 Tonnen liegen dicht an den Löschplätzen zu Galacz. Da die Ufer an der Mündung des Flusses niedrig, und mit Schilf und seichten Stellen

umgeben sind, so suchen die Schiffe, welche in den Fluss laufen wollen, gewöhnlich in die Nähe der kleinen felsigen Insel Phidonisi, oder Schlangen-Insel, zu kommen, die unter 45° 15′ 15″ nördlicher Breite und 30° 10′ 30″ östlicher Länge liegt, von wo die Souline Mündung auf 23 Meilen Entfernung West zu Süd peilt. Dem Herrn Cunningham zufolge, sind die ersten Gegenstände, welche, wenn man dem Ufer nahe kömmt, sichtbar werden, die Masten der Schiffe auf dem Flusse, und die Häuser in der Stadt Souline, die jedoch sehr niedrig sind. Hagemeister sagt zwar, dass beim Eingang zu dem Flusse am südlichen Ufer ein hölzerner Thurm steht; aber wenn auch das Gegentheil öfters behauptet wird, so ist doch dessen Stelle in der Karte von Arrowsmith angegeben, jedoch ist es kein Leuchtthurm. Wenn ein Schiff dem Eingang nahet, so wird sogleich ein Boot von dem russischen Hafencapitain abgeschickt, und durch das Schwanken einer rothen Flagge zeigt es den zu haltenden Cours an. Ausserhalb der Barre liegen gewöhnlich Lichterschiffe, in welche die grossen Seeschiffe einen Theil ihrer Ladung überladen; auch sind Lootsen gewöhnlich aus diesen Lichter- oder andern Schiffen zu bekommen. Da der Strom zuweilen sehr stark, und es mühsam gegen denselben zu segeln ist, so würde eine Zahl Dampf-Schlepper bei der Mündung die Haupt-Hindernisse der Fahrt auf diesem Flusse hinwegräumen. Bei Ost-Süd-Ost-Winde passirt ein Schiff von Souline nach Galacz alle Biegungen des Flusses, ausserdem ist jedoch die Fahrt schwierig, und stellenweise muss man Pferde zu Hülfe nehmen.

Das Ankergeld ist 30 Piaster pr. Schiff. Ein Observationswächter, den man 5 Tage nöthig hat, erhält 5 Piaster pr. Tag. Da wenig oder gar kein Vortheil für Schiffe zu erlangen ist, wenn sie Pratique nehmen, so bleiben sie gewöhnlich so lange sie hier sind unter Quarantaine. Die Zeit derselben, von

7 bis 40 Tage *), hängt von dem Gesundheitszustande in der Türkei ab. Der Zoll auf alle Ein- und Ausfuhrwaaren ist in der Moldau oder Wallachei, mit Ausnahme von Lebensmitteln, 3 % ad valorem. Galacz ist ein Freihafen zum Lagern, Wiederausführen, so wie Consumiren der Lebensmittel in der Stadt.

Münze, Gewicht und Maass. — Diese sind grösstentheils dieselben wie in Constantinopel, welches man nachsehe. Man rechnet nach Piaster und Para. 1 Piaster = 40 Para; ein Piaster = ungefähr 3¾ *d.* Sterling.

Galacz. — Dukaten blanc = 44 Piaster. Silberrubel = 15 Piaster. Der spanische Dollar = 19 Piaster 32 Para. Türkische Yermeliks (die alte Münze) = 17 Piaster 15 Para. Oesterreichische Zwanziger = 3 Piaster 5 Para. Man bemerke, dass wenn die Wechselcourse so hoch stehen, dass man Baarsendungen machen muss, so können alle diese Münzsorten mit einer Prämie bezahlt werden, je nachdem die eine oder die andere besser zu einer Rimesse passt; und gerade jetzt, wegen Mangel an Wechsel nach Oesterreich zu remittiren, gilt der blanke Dukaten 44 Piaster 20 Para.

Braila hat zwei Courant-Münzsorten; die eine, welche wie die zu Galacz ist, giebt man für Unkosten, und die andere für Waareneinkäufe aus, nämlich: Dukaten blanc = 32 Piaster; der spanische Dollar = 14½ Piaster; türkische Yermeliks (die alte Münzsorte) = 14½ Piaster; türk. Yermeliks (die neue Münzsorte) = 12 Piaster 28 Para; Zwanziger = 2 Piaster 12 Para.

Bemerkung. Wie zu Galacz können auch hier alle diese Münzsorten, nach Umständen, mit einer Prämie bezahlt werden.

Galacz und Braila. — Alle Abgaben in beiden Oertern fliessen folgendermassen in die Staatscasse: Dukaten blanc

*) Die Quarantaine-Verordnungen werden streng befolgt, es sei denn, dass die Schiffe dieselbe vor der Ankunft auf dem Flusse abhalten.

= 31½ Piaster, Silberrubel = 10½ Piaster, der spanische Dollar = 14 Piaster, türkische Yermeliks (die alte Münzsorte) = 14 Piaster, Zwanziger = 2½ Piaster. Der blanke Dukaten wiegt 1 türkische Drachme.

Ibraila oder **Brahilow**,

der Haupthafen der Wallachei, liegt 12 Meilen mehr landeinwärts als Galacz. (Siehe Galacz wegen Beschreibung des Flusses, etc., und wegen Münze, Gewicht und Maass.) Das Ankergeld beträgt 17½ Piaster pr. Schiff, und für einen Observations-Wächter auf 5 Tage zahlt man 5 Piaster pr. Tag. Ein Piaster gilt 3¾ *d.* Sterling.

Copenhagen

liegt an der Ostküste der Insel Seeland, am Sunde, unter 55° 41′ 4″ nördlicher Breite und 12° 35′ 46″ östlicher Länge. Wenn man nach Copenhagen kommen will, so nimmt man WSW. nach dem Compass den Cours zwischen der Boye auf der Stubbenbank und der Boye auf den Mittelbänken links, und denen vorwärts von den drei Kronenbatterien rechts. Von den drei Kronen nach der Rhede ist der Cours SSW. Das Fahrwasser im Sund-Canal hat 4 bis 6 Faden Tiefe, ist aber nur schmal und der Schifffahrt etwas beschwerlich. Man ist nicht gezwungen einen Lootsen zu nehmen, wenn aber ein Schiff einen zu haben wünscht, so kann es nur zur Seite der Batterie beidrehen, und einer wird sogleich an Bord kommen. Schiffe, welche nicht in den Hafen laufen wollen, ankern auf der Rhede auf ungefähr 4 Faden Tiefe, die Stadt SSW. peilend, von einer viertel bis zu einer halben Meile von der Küste. Im Hafen, innerhalb des Baumes, ist das Wasser 17 bis 18 Fuss tief. Schiffe im Hafen laden und löschen dicht am Kai. Auf der Rhede ist guter und sicherer Ankergrund.

Lootsengeld, etc. — Wenn Schiffe auf die Rhede von Helsingör kommen, oder contrairen Windes wegen nahe bei

den Lappen liegen, so kommen Bootsleute an Bord, sich zu erkundigen, ob der Capitain zum Ausclariren an's Land gebracht zu werden wünscht, und da ihre Böte gewöhnlich sicher sind, so ist es bei schlechtem Wetter immer am besten, ihre Dienste anzunehmen. Die dänischen Behörden haben eine Tabelle der Ansätze veröffentlicht, in welcher das Höchste, was von den Bootsleuten bei dieser Gelegenheit gefordert werden kann, aufgeführt ist; aber Capitaine können mit ihnen nach Belieben für Mehr oder Weniger verhandeln, indem, nach dem Wetter, 10 bis 12 *s.* Sterling das Gewöhnliche ist. Die meisten Schiffe, welche durch den Sund fahren, nehmen Lootsen an Bord, und eine Flagge an der Spitze der Vorstenge ist das Zeichen, dass man einen wünscht. Die nach der Ostsee bestimmten Schiffe nehmen grösstentheils zu Helsingör einen Lootsen, welcher dasselbe entweder nach Copenhagen oder nach Dragoe, eine kleine Stadt auf dem südöstlichen Ende der Insel Amack, wo das Schiff keine Sandbänke trifft, führt; hingegen Schiffe, welche die Ostsee verlassen, nehmen einen Lootsen von Dragoe, der das Schiff nach Helsingör bringt. Wenn der Wind stark aus Ost oder Südost weht, ist es manchmal einem nach Copenhagen oder der Ostsee bestimmten Schiffe unmöglich um die Spitze von Cronborg zu fahren, und in diesem Falle wird zuweilen ein Helsingörer Lootse genommen, um das Schiff in das Fahrwasser nahe der Kuller-Spitze an der schwedischen Küste, unter 56° 18′ 3″ nördlicher Breite und 12° 26′ östlicher Länge, vor Anker zu bringen. Aber das geschieht nicht oft, da die dänische Regierung Dampfschlepper zu dem besonderen Zwecke beschäftigt, um Schiffe bei schlechtem Wetter um die Spitze von Cronborg herum zu bringen. Die Lootsen sind gehörig beglaubigt, so dass, wenn die Capitaine sich ihrer bedienen, keine Verantwortlichkeit sie treffen kann. Das Lootsengeld ist obrigkeitlich festgestellt, und richtet sich nach dem Tiefgange des Schiffes.

Wir fügen eine Copie der Tabelle in Bezug auf die zu Helsingör an Bord genommenen Lootsen bei, Schiffe nach Dragoe, Copenhagen oder Kuller-Spitze zu führen, mit Angabe der Summe sowohl in Silber als in Reichsbankthalern, Papier:

Lootsengeld vom 1. April bis zum 30. Septbr von Helsingör nach

Tiefgang d. Schiffe	Dragoe.		Copenhagen.		Kuller-Spitze.	
	Silber Rbth. Sch.	Papier Rbth. Sch.	Silber Rbth. Sch.	Papier Rbth. Sch.	Silber Rbth. Sch.	Papier Rbth. Sch.
Unter 8 Fuss	11. 78	12. 18	9. 10	9. 38	5. 72	5. 89
zwischen 8 u. 9 »	13. 16	13. 56	10. 6	10. 36	6. 63	6. 83
» 9 » 10 »	14. 50	14. 94	11. 2	11. 35	7. 53	7. 76
» 10 » 11 »	15. 84	16. 36	11. 94	12. 34	8. 44	8. 69
» 11 » 12 »	17. 22	17. 74	12. 91	13. 33	9. 35	9. 63
» 12 » 13 »	18. 56	19. 16	13. 87	14. 32	10. 25	10. 56
» 13 » 14 »	19. 96	20. 54	14. 83	15. 31	11. 16	11. 50
» 14 » 15 »	21. 28	21. 92	15. 78	16. 30	12. 7	12. 43
» 15 » 16 »	22. 62	23. 34	16. 75	17. 29	12. 93	13. 36
» 16 » 17 »	24. 65	25. 43	18. 56	19. 16	13. 84	14. 30
» 17 » 18 »	26. 68	27. 52	20. 37	21. 2	15. 44	15. 90
» 18 » 19 »	28. 71	29. 61	22. 19	22. 86	17. 3	17. 54
» 19 » 20 »	30. 74	31. 72	24. 0	24. 72	18. 59	19. 19
» 20 » 21 »	32. 77	33. 80	25. 77	26. 58	20. 19	20. 80
» 21 » 22 »	34. 80	35. 89	27. 59	28. 46	21. 74	22. 43
» 22 » 23 »	36. 83	38. 1	29. 40	30. 32	23. 34	24. 28

Vom 1. October bis zum 30. März.

Unter 8 Fuss	14. 92	15. 40	11. 35	11. 70	7. 53	7. 76
zwischen 8 u. 9 »	16. 75	17. 30	12. 61	13. 2	8. 73	9. 3
» 9 » 10 »	18. 56	19. 16	13. 88	14. 64	9. 32	10. 26
» 10 » 11 »	20. 37	21. 2	15. 19	15. 64	11. 16	11. 50
» 11 » 12 »	22. 19	22. 86	16. 47	17. 0	12. 36	12. 73
» 12 » 13 »	24. 0	24. 72	17. 73	18. 30	13. 55	14. 0
» 13 » 14 »	25. 77	26. 58	19. 4	19. 62	14. 75	15. 24
» 14 » 15 »	27. 59	28. 46	20. 29	20. 90	15. 95	16. 48
» 15 » 16 »	29. 40	30. 32	21. 57	22. 26	17. 17	17. 68
» 16 » 17 »	32. 12	33. 12	24. 0	24. 72	18. 37	18. 92
» 17 » 18 »	34. 80	35. 88	26. 39	27. 22	20. 48	21. 14
» 18 » 19 »	37. 52	38. 68	28. 79	29. 70	22. 57	23. 28
» 19 » 20 »	40. 24	41. 48	31. 21	32. 19	24. 68	25. 46
» 20 » 21 »	42. 92	44. 28	33. 60	34. 65	26. 79	27. 64
» 21 » 22 »	45. 64	47. 9	36. 4	37. 16	28. 88	29. 78
» 22 » 23 »	48. 36	49. 85	38. 43	39. 62	31. 3	32. 0

Und vice versa.

Die Hafenkosten ändern sich je nachdem das Schiff von dieser oder der ferneren Seite von Cap Finisterre, oder aus den indianischen Gewässern gekommen ist, je nachdem es voll, oder nur zum Theil beladen ist, je nachdem es mit in Transito gewesenen Waaren, die grösstentheils zollfrei sind, am Bord, ausclarirt, oder eine dem Zoll unterworfene Ladung von Landesprodukten am Bord hat. Auf ein 300 Tonnen haltendes, von diesseits Cap Finisterre kommendes Schiff, welches eine gemischte Ladung in Copenhagen aus- oder einladet, würden die verschiedenen öffentlichen Abgaben, mit Einschluss des Sundzolls, Courtage etc., ca. 60 £, und auf die von jenseits Cap Finisterre kommenden ungefähr 99 £ 10 *s.* betragen. Wenn das Schiff nicht völlig beladen ist, so wird das Last- und Bakengeld nur nach Verhältniss zu der am Bord befindlichen Ladung berechnet. Mit Lastgeld werden nur nach auswärts bestimmte, mit Transitowaaren, wie Theer, Pech, Eisen, etc. beladene Schiffe belegt.

Unkosten auf ein mit einer Ladung von Stettin kommendes, und mit Ballast abgehendes Schiff von 100 britischen Tonnen, 44½ dänische, oder 49 norwegische Lasten haltend:

Lastgeld	22	Rbthlr.	4.	
Bakengeld	13	»	0.	8.
Kleine Spesen	3	»	4.	4.
Courtage, einkommend	7	»	8.	8.
Brückengeld	5	»	2.	
Seeprotest	—	»	3.	10.
Dockmeister-Gebühr und Kaigeld	7	»	5.	8.
Quarantaine-Certificat	—	»	3.	—.
Lastgeld, ausgehend	3	»	2.	—
Bakengeld, do.	8	»	1.	—
Kleine Spesen, do.	3	»	4.	4.
Messen des Schiffs	5	»	2.	6.
Latus	82	Rbthlr.	5.	0.

Transport	82	Rbthlr.	5	0.
Ausclariren	3	»	4.	4.
Stempel-Papier	1	»	4.	8.
Consulat-Gebühr	6	»	3.	12.
Musterrolle	1	»	4.	2.
Lootsengeld, das Schiff aus dem Hafen zu holen	—	»	5.	9.
Provision auf Frachtgelder	5	»	2.	7.
Porto, etc.	1	»	4.	12.
	104	Rbthlr.	4.	6.

Bei obiger Specification ist kein Lootsengeld berechnet; auch ist kein Anlass dazu vorhanden.

Münze. — Man rechnet hier nach Reichsthalern zu 6 Mark oder 96 Schillinge; der Reichsthaler galt früher 4 *s.* 1 *d.* Sterling; aber im Jahre 1813 wurde ein neues Geld-System beliebt, demzufolge der neue oder Reichsbankthaler, welcher nur die Hälfte des alten Speciesthalers und 5/8 des alten Couranttbalers beträgt, 2 *s.* 3 1/4 *d.* werth ist. Bei Handelsgeschäften wird im allgemeinen Bancogeld gebraucht, dessen Discont gemeiniglich hoch steht. Das Wechsel-Pari, nach dem Reichsbankthaler angenommen, würde 8 Thaler 7, 6 Schilling pr. Pfund Sterling betragen.

Gewicht und Maass. — Die Handelsgewichte sind: 16 ℔ = 1 Liespfund; 20 Liespfund = 1 Schiffpfund; 100 ℔ = 110 1/4 ℔ englischen Gewichts. Für flüssige Waaren sind: 4 Anker = 1 Ahm oder Ohm; 1 1/2 Ohm = 1 Oxhoft; 2 Oxhoft = 1 Pipe; 2 Pipen = 1 Fass. Das Anker kömmt 10 engl. Wein-Gallonen sehr nahe. Ein Fuder Wein = 930 Pott; 100 Pott = 25 Wein-Gallonen. Getreide-Maass, etc. sind: 4 Viertel = 1 Scheffel; 8 Scheffel = 1 Tonne; 12 Tonnen = 1 Last; 1 Last = 47 1/3 Winchester Bushels. Die Last Thran, Butter, Heeringe und andere Fettwaaren sollte 224 ℔ Netto wiegen. Das Längemaass ist das rheinländische Fussmaass und kömmt 12 1/3 engl. Zoll

sehr nahe. Die dänische Elle = 2 Fuss; 100 Ellen sind gleich $68^2/_3$ englischen Yards.

Helsingör,

eine Seestadt Dänemarks, am östlichen Ufer der Insel Seeland, liegt an dem engsten Theile des Sundes oder des Hauptcanals zwischen der Nord- und Ostsee, 7 Meilen westlich von Helsingborg in Schweden und $23^1/_2$ Meilen Nord zu Ost von Copenhagen, unter 56° 2′ 17″ nördlicher Breite und 12° 38′ 2″ östlicher Länge. Alle nach oder von der Ostsee kommenden Kauffahrteischiffe sind, unter gewissen vom Wetter abhängenden Vorbehalten, das Castell Cronborg durch Streichen der Topsegel, wenn sie sich demselben gerade gegenüber befinden, zu salutiren genöthigt; kein Schiff, es sei denn ein schwedisches, darf ohne zu Helsingör auszuclariren und den Zoll zu bezahlen, zufolge der zu diesem Zwecke von den verschiedenen europäischen Mächten mit Dänemark abgeschlossenen Tractate, den Sund passiren. Der erste Tractat mit England, der darauf Bezug hat, ist vom Jahre 1450. Die Sundzölle hatten ihren Ursprung in einer Uebereinkunft zwischen dem Könige von Dänemark einer- und den Hansestädten andererseits, wodurch der erstere Feuerbaken, Landmarken, etc. längs dem Cattegat zu errichten und letztere die Abgaben dafür zu bezahlen, sich verpflichteten. Die Zölle sind zu verschiedenen Zeiten abgeändert worden; der grössere Theil der Einwohner von Helsingör ist mehr oder weniger bei der Verwaltung oder Hebung derselben betheiligt. Ehemalige Reisende erzählen von dem Gewühl zu Helsingör, nämlich von der Menge fremder Matrosen, die sich beständig in den Strassen daselbst aufhielten. In dem Orte ist es heut zu Tage sehr ruhig, weil die Capitaine, um Aufenthalt zu vermeiden, nur selten ihren Leuten an's Land zu gehen gestatten, es sei denn bei Gelegenheit Gemüse vom Lande abzuholen. Das System der Zoll-Erhebung ist so gut eingerichtet,

dass ein Schiff selten länger als eine halbe Stunde sich aufzuhalten braucht. Kriegsschiffe sind von der Zahlung befreiet. Die meisten Seehandel treibenden Nationen haben Consuln zu Helsingör. Der Hauptverkehr zwischen Dänemark und Schweden findet hier Statt und drei Mal des Tages fahren regelmässig Böte nach und von Helsingborg.

Hafenkosten. — Die Kosten auf eine britische Brig von 159 Tonnen Register, mit einer Ladung Steinkohlen ankommend und mit Ballast abgehend, betragen wie folgt:

Lootsengeld, von der Rhede bis in den Hafen	*Rbth.*	4.	32
Gesundheits-Certificat	»	2.	64
Bakengeld *), Last- und Hafengeld, Messen und Gebühren	»	131.	—
Kochhaus und Planke	»	3.	8
Hafenmeisters-Honorar	»	2.	—
Zollbeamten- desgleichen	»	3.	—
Ballast, 60 Tonnen	»	14.	48
	Rbth.	160.	56

*) Ungefähr 3 £, zahlbar beim Löschen im Hafen und beim Passiren des Sundes, folglich zweimal für dieselbe Reise.

Lootsengeld vom 1. April bis zum 30. September.												
Tiefgang des Schiffs.	Dragoe.				Copenhagen.				Kuller Spitze.			
	Silber.		Papier.		Silber.		Papier.		Silber.		Papier.	
	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.
Unter 8 Fuss	11.	78	12.	18	9.	10	9.	38	5.	72	5.	89
zwischen 8 und 9 „	13.	16	13.	56	10.	6	10.	36	6.	63	6.	83
„ 9 „ 10 „	14.	50	14.	94	11	2	11.	35	7.	53	7.	76
„ 10 „ 11 „	15.	84	16.	36	11.	94	12.	34	8.	44	8.	69
„ 11 „ 12 „	17.	22	17.	74	12.	91	13.	33	9.	35	9.	63
„ 12 „ 13 „	18.	56	19.	16	13.	87	14.	32	10.	25	10.	56
„ 13 „ 14 „	19.	90	20.	54	14.	83	15.	31	11.	16	11.	50
„ 14 „ 15 „	21.	28	21.	92	15.	78	16.	30	12.	7	12.	43
„ 15 „ 16 „	22.	62	23.	34	16.	75	17.	29	12.	93	13.	36
„ 16 „ 17 „	24.	65	25.	43	18.	56	19.	16	13.	84	14.	30
„ 17 „ 18 „	26.	68	27.	52	20.	37	21.	2	15.	44	15.	90
„ 18 „ 19 „	28.	71	29.	61	22.	19	22.	86	17.	3	17.	54
„ 19 „ 20 „	30.	74	31.	72	24.	0	24.	72	18.	59	19.	19
„ 20 „ 21 „	32.	77	33.	80	25	77	26.	58	20.	19	20.	80
„ 21 „ 22 „	34.	80	35.	89	27.	59	28.	46	21.	74	22.	43
„ 22 „ 23 „	36.	83	38.	1	29.	40	30.	32	23.	34	24.	28

Lootsengeld, vom 1. October bis zum 30. März.

Tiefgang des Schiffs.	Dragoe. Silber.		Dragoe. Papier.		Copenhagen. Silber.		Copenhagen. Papier.		Kuller Spitze. Silber.		Kuller Spitze. Papier.	
	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.	Rbth.	Sch.
Unter 8 Fuss	14.	92	15.	40	11.	35	11.	70	7.	53	7.	76
zwischen 8 und 9 „	16.	75	17.	30	12.	61	13.	2	8.	73	9.	3
„ 9 „ 10 „	18.	56	19.	16	13.	88	14.	64	9.	32	10.	26
„ 10 „ 11 „	20.	37	21.	2	15.	19	15.	64	11.	16	11.	50
„ 11 „ 12 „	22.	19	22.	86	16.	47	17.	0	12.	36	12.	73
„ 12 „ 13 „	24.	0	24.	72	17.	73	18.	30	13.	55	14.	0
„ 13 „ 14 „	25.	77	26.	58	19.	4	19.	62	14.	75	15.	24
„ 14 „ 15 „	27.	59	28.	46	20.	29	20.	90	15.	95	16.	48
„ 15 „ 16 „	29.	40	30.	32	21.	57	22.	26	17.	17	17.	68
„ 16 „ 17 „	32.	12	33.	12	24.	0	24.	72	18.	37	18.	92
„ 17 „ 18 „	34.	80	35.	88	26.	39	27.	22	20.	48	21.	14
„ 18 „ 19 „	37.	52	38.	68	28.	79	29.	70	22.	57	23.	28
„ 19 „ 20 „	40.	24	41.	48	31.	21	32.	19	24.	68	25.	46
„ 20 „ 21 „	42.	92	44.	28	33.	60	34.	65	26.	79	27.	64
„ 21 „ 22 „	45.	64	47.	9	36.	4	37.	16	28.	88	29.	78
„ 22 „ 23 „	48.	36	49.	85	38.	43	39.	62	31.	3	32.	0

NB. — Wenn ein Lootse zu Dragoe, um ein Schiff nach Helsingör zu bringen, angenommen wird, bleibt das Lootsengeld dasselbe, wie unter der ersten Rubrik der obigen Colonne angegeben ist.

Die Lage hat Helsingör zum Punkte der Quarantaine-Untersuchung für alle Häfen in der Nähe desselben und der Ostsee gemacht, und ein »Sundpass« kann gleich einem reinen Gesundheits-Certificate angesehen werden. Die Station für die Quarantaine unterworfenen Schiffe ist Kensö, unweit Gothenburg. Die kurze viertägige Quarantaine-Aufsicht kann jedoch auf der Rhede von Helsingör abgehalten werden.

Die Quarantaine-Kosten sind: —

für den ersten Besuch	*Rbth.*	5.	—
» die Sanitäts-Wache	»	5.	—
» Quarantaine-Boot	»	13.	—
» $^1/_{12}$tel der letzgenannten Abgabe an die Verwaltung	»	1.	8
» Purifications-Kosten	»	2.	72
» Quarantaine-Flagge	»	3.	—
» freie Pratique-Kosten	»	2.	—
	Rbth.	31.	80

Das Gesundheits-Certificat kostet für jeden von der Mannschaft 1 Reichsbankthaler.

Keine nach dänischen Häfen bestimmten Schiffe sind einer Quarantaine zu Helsingör unterworfen.

Schiffe vom Norden Europa's mit Inbegriff aller ostseeischen Häfen, von England und der Westküste von Frankreich sind auch von der Quarantaine zu Helsingör befreiet; dagegen sind diejenigen aus allen anderen Ländern derselben unterworfen.

Münze, Gewicht und Maass. — Diese sind dieselben wie zu Copenhagen, (welche man nachsehe,) nur dass der

Reichsthaler in 4 Ort anstatt in 6 Mark getheilt wird; daher gehen 24 Schillinge auf 1 Ort und 4 Ort auf 1 Reichsthaler.

Die Sund-Zölle werden jedoch in Speciesthaler zu 48 Stüver erhoben und bezahlt; $9\frac{1}{2}$ solcher Species-Reichsthaler machen eine cölnische Mark fein Silber aus. Der Werth des Speciesthalers nach dem Silbergehalt zu 5 *s.* 2 *d* Sterling die Unze gerechnet, beträgt 4 *s.* $6\frac{1}{2}$ *d* Sterling, und zu 5 *s.* die Unze gerechnet, gilt er 52 *d* oder beinahe 4 *s.* $4\frac{3}{4}$ *d.* In beiden Fällen kann man den Stüver zu 1, 1 *d* annehmen.

Sund- und Belt-Abgaben.

Brüssel, den 20. Juli 1847. Die Kölner Zeitung meldet, dass, zufolge einer aus der Ostsee erhaltenen Mittheilung, die schwedische Regierung den Canal von Helsingborg nach Landscrona anzulegen beschlossen habe, wodurch die schwedischen Schiffe, auf der Reise von oder nach der Ostsee, den Sund nicht mehr zu passiren brauchen, folglich auch von dem von Dänemark verlangten Zoll befreit sein werden. Die Hartnäckigkeit mit welcher Dänemark darauf beharrt, die Clauseln des Vertrags, auf welche der Sundzoll sich stützt, aufrecht zu erhalten, wird wahrscheinlich die dabei interessirten Mächte, rücksichtlich der Theilnahme an den Vortheilen, die aus der Eröffnung des Canals fliessen werden, mit Schweden eine Uebereinkunft zu treffen, veranlassen. Eine Uebereinkunft dieser Art wird für Dänemark den Verlust der Hauptquelle seiner Einkünfte nach sich ziehen; denn von dem Sundzolle hat dieser Staat ein jährliches Einkommen von 2 Millionen Thalern. Der Correspondent der Kölner Zeitung meint, dass diese neuen Verhältnisse wahrscheinlich die dänische Regierung bald nachgiebiger machen werden, und wenn Russland die Unterhandlungen, welche mehrmals unterbrochen gewesen sind, wieder aufnimmt, so wird es gelingen, eine jährliche Summe, welche letzteres an Dänemark zahlen

wird für den Zoll, welchen russische Schiffe zu bezahlen haben, an dessen Stelle zu setzen.

Jedes britische Kauffahrteischiff ist der Bezahlung des Zolls, wenn es auf seiner Reise die Zolllinie passirt, unterworfen. In dem Sunde ist diese eine eingebildete, zwischen der Flaggenbatterie des Castells von Cronborg und der nördlichen Spitze von Helsingborg in Schweden gezogene Linie; im grossen Belt ist sie eine Linie zwischen Halskow auf Seeland und Knudshoved auf Fühnen; im kleinen Belt eine Linie zwischen Strib auf Fühnen und der alten Fährbrücke zu Fridericia in Jütland. Die in Gefahr befindlichen Schiffe sind davon ausgenommen und von allen Zollabgaben und Kosten frei. Schiffe, welche um Ordre anlaufen und welche weder aus- noch einladen, brauchen nur einkommend Bakengeld und Zollgebühren zu entrichten. Schiffe, welche ein Wimpel haben und am Zollhause berichten, dass sie Kaufmannsgüter am Bord haben, wenn auch dem Zolle für die taxirten Gegenstände ihrer Ladung wie bisher unterworfen, brauchen kein Bakengeld und Zollgebühren zu entrichten.

Die Zollhaus-Visitationsgebühr für britische Schiffe mit Ladung, oder wenn dieselben keinen Zoll- oder Proviantschein führen, beträgt 1 Speciesthaler 6 Stüver *).

Wenn dieselben Ballast mit gehörigem Zollschein führen, so zahlen sie keine Abgabe.

Die Gebühren des Dollmetschers am Zollhause zu Oresund für eine Auskunft über die Sundzölle beträgt 32 Stüver für die Zahl 4 nicht übersteigende Connoissemente; für jedes Connoissement über diese Zahl hinaus beträgt 4 Stüver. Wenn keine Connoissemente am Bord sind, so darf der Dollmetscher für 6 Zollscheine 32 Stüver nehmen und für jeden

*) Capitaine von britischen und fremden Schiffen sollten besonders darnach sehen, dass der Makler oder dessen Zollhaus-Agent, wenn die Schiffe Ballast enthalten, am Anfange und Ende ihrer Victualien-Scheine die Worte: „Nur mit Ballast", aufnehmen. Bemerkung des Herausgebers.

Zollschein über diese Zahl 4 Stüver. Mit Steinkohlen oder Ballast beladene Schiffe erlegen 12 Stüver. Britische Schiffe, welche von folgenden Ländern kommen, sind von des Dollmetschers Honorar frei und zahlen nur 8 Stüver für eine Copie ihres Passes, im Falle sie denselben zurück zu haben wünschen, nämlich: von Dänemark, Norwegen, Schweden, Preussen, Finnland (mit Ausnahme von Wyborg und Friederichsham), den russischen Ostsee-Provinzen (ausgenommen Petersburg und Narwa) und von Mecklenburg, mit Ausnahme von Rostock.

Die Gebühr für den Zolldirector beträgt 24 Stüver, für die 4 Kämmerer 1 Speciesthaler, für den Siegelbewahrer und Cassirer, mit Inbegriff des Passgeldes, 1 Speciesthaler 10 Stüver, für 2 Extraboten 8 Stüver, für das Wachtschiff 6 Stüver, zusammen 3 Speciesthaler, welche in einer Summe für Hafengebühren für Schiffe über 40 Tonnen zu entrichten sind. Schiffe unter 40 Tonnen zahlen 2 Speciesthaler. Schiffe, welche an Sonntagen, Feiertagen, oder nach den gewöhnlichen Geschäftsstunden am Zollhause ausclariren, zahlen 1 Speciesthaler extra Armengeld. Das Bakengeld, welches Schiffe über 40 Tonnen mit Ballast im Sunde oder in den Belten zu bezahlen haben, ist für jedesmaliges Passiren des Schiffs 2 Speciesthaler pr. Keel Steinkohlen. Schiffe unter 40 Tonnen zahlen $1\frac{1}{2}$ Speciesthaler.

Ein mit Mauer- oder Ziegelsteinen oder mit weniger als 6 Last oder 12 Tonnen Güter beladenes britisches Schiff wird als mit Ballast beladen angesehen, und zahlt demnach das Bakengeld. Die englischen Vergnügungs-Yachtschiffe sind im Sunde und in den Belten von Bakengeld und Zollgebühren für das Ausclariren, wenn sie dem Zollhause genügende Beweise einliefern, frei. Wenn die dänische Regierung zur Willfahrung der Bitten der britischen Schiffsrheder einwilligen sollte, folgende Leuchtthürme zu errichten, nämlich:

1) Einen Leuchtthurm von passender Höhe zu Holmen auf der Nordwestspitze von Jütland;

2) ein Leuchtschiff auf dem Riffe, welches in östlicher Richtung von der Insel Anholt aus sich erstreckt und der »Knoben« genannt wird. Wenn endlich die dänische Regierung sich mit der schwedischen dahin verständigt, dass

3) das gegenwärtige Kohlen-Bakenlicht auf Falsterbo entweder in ein kräftiges Laternenlicht verwandelt, oder dass ein Leuchtschiff an die Aussenseite des Riffs an einen passenden Ort gestellt wird,

soll der jetzige Satz des Bakengeldes von 2 Speciesthalern auf ein Schiff mit Ballast und von 4 Speciesthalern auf ein Schiff mit Ladung — wie zufolge des Tractats vom 12. Februar 1647 stipulirt wurde — in solchem Verhältniss erhöhet werden, dass alle britische Schiffe von 40 Register Tonnen und darüber mit Ballast in der Folge 2¼ Speciesthaler, und wenn sie mit Gütern beladen sind, 4½ Speciesthaler jedesmal beim Passiren des Sundes oder der beiden Belte zur Deckung der hiedurch vermehrten Kosten zahlen sollen.

Zölle, Bakengeld, Gebühren und andere Abgaben im Sunde und in den beiden Belten sollen in der Folge in Speciesthalern zu 48 Stüver erhoben und bezahlt werden; jedoch ist hierbei zu merken, dass die von der dänischen National-Bank ausgegebenen Noten zum laufenden Course in Zahlung angenommen werden.

Geld-Strafen.

1) Wegen einer falschen Angabe der Quantität oder Qualität der Ladung am Zollhause, und wenn ein Schiff — ausgenommen in Nothfällen — dem Zollhause vorbei segelt, augenscheinlich in der trügerischen Absicht die Sund-Abgaben nicht zu entrichten, soll ein dem Grade der Schuld der Betheiligten angemessenes Straf-

geld auferlegt werden; d. h. eine Summe soll noch über die gesetzmässige Gebühr bezahlt werden, welche im schlimmsten Falle den doppelten Betrag deren, um welche man die Sund-Abgaben zu defraudiren beabsichtigte, nicht übersteigen darf.

2) Wenn ein Capitain nach Copenhagen bestimmt ist und dahin segelt, ohne den Sund-Zoll entrichtet zu haben, so verfällt er, wenn er auch seine Papiere nach Helsingör zum Ausclariren hinsendet, in eine Strafe von 2½ Speciesthalern.

3) Wenn die Schiffspapiere eines vom Süden kommenden Schiffs vor der Ankunft nach Helsingör zur Abfertigung befördert, oder wenn die Papiere von Jemand anders als von dem Capitain, Steuermann, oder Cargadeur an's Land gebracht werden, ist eine Strafe von 1 Speciesthaler zu bezahlen.

Auf Steinkohlen, Mühlensteine, Kreide, etc. liegt keine Abgabe.

Die oben nicht erwähnten Sund-Ausgaben sind grösstentheils 9 bis 12 Reichsbankthaler für Bootmiethe, nach Uebereinkunft, und noch einige wenige geringfügige oder zufällige Unkosten.

Wegen des Sund-Lootsengelds, Münze, Gewicht und Maass, siehe Copenhagen.

Stege, Insel Möen — Dänemark.

Kosten auf ein englisches oder dänisches Schiff von 24½ Last, oder 59½ englische Tonnen, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend: —

Lootsengeld bis nach Steege, einkommend	*Rbth.*	11.	—
dito ausgehend	»	16.	—
Zollhaus-Gebühren, einkommend	»	5.	59
dito ausgehend	»	31.	4
	Rbth.	63.	63

Ein Brief aus Copenhagen vom 30. v. M. meldet, dass die Zoll-Behörde auf Befehl des Königs demselben eine nanz zu dem Zwecke vorgelegt habe,

1) das Tonnengeld auf Schiffe, welche aus den dänischen Staaten nach Norwegen, Schweden, den ostseeischen Häfen, Holland, Belgien, England, Frankreich und Spanien bis nach Cap Finisterre fahren, um $\frac{1}{5}$ zu ermässigen,

2) den Ausfuhr-Zoll auf Lumpen von 2 Reichsthaler 80 Schillinge (5 Franken 25 Centimen) für den Centner auf 1 Reichsthaler 20 Sous (2 Franken 30 Centimen) den Centner zu reduciren. Die Verordnung wird, wie es heisst, sofort vom Könige unterzeichnet werden.

Die dänische Regierung hat bekannt machen lassen, dass auf der östlichen Spitze der Insel Möen ein festes Leuchtfeuer errichtet worden sei.

Der Leuchtthurm steht unter 54° 57′ nördlicher Breite und 12° 32′ 45″ östlicher Länge von Greenwich. Das Licht ist 82 Fuss über dem Wasserspiegel und kann ungefähr drei Leagues weit zwischen den Compass-Peilungen von Ost und Südwest $\frac{1}{2}$ West, in welcher letztern Richtung es von den Klippen verdeckt wird, gesehen werden.

Wegen Münze, Gewicht und Maass, siehe Copenhagen.

Apenrade,

ein blühender Seehafen von Dänemark an der Ostküste von Schleswig, dem nördlichen Ende der Insel Alsen gegenüber, liegt am Ende einer geräumigen, gleichnamigen offenen Bay oder Fiord im kleinen Belt, unter 55° 2′ 57″ nördlicher Breite und 9° 26′ 38″ östlicher Länge. Der Hafen ist seicht, aber auf drei Seiten mit Bergen umgeben, welche denselben ziemlich sicher machen.

Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes Schiff von 104 Tonnen, welches mit Ladung ankömmt und Ballast abfährt:

Lootsengeld von der Bay oder Rhede in den Hafen, am Kai, für 11 Fuss Tiefgang	8 m℔
Tonnen- *) und Bakengeld, einkommend	127 »
25 Last oder 50 Tonnen Ballast	25 »
	160 m℔

Arbeitsleute zum Löschen und Laden sind für 1 m℔ 12 ß pr. Tag zu haben.

Münze. — Man rechnet hier, wie in Altona und Hamburg, nach Mark und Schillinge.

Gewicht und Maass, wie in Copenhagen.

Flensburg,

ein Seehafen von Dänemark, Hauptort eines Amts, liegt auf der Ostküste von Schleswig, am Ende eines tiefen Fiord oder einer Bay, 19 Meilen NNW. von der Stadt Schleswig, unter 54° 47′ 14″ nördlicher Breite und 9° 27′ östlicher Länge. Die Stadt ist ein alter, gut gebaueter, reinlicher und nahrsamer Ort. Das Wasser im Hafen ist für die grössten Schiffe hinreichend. Sie hat Zuckerraffinerien, Branntweinbrennereien, Tuch-, Baumwoll-, Papier-, Seife-, Taback- und andere Fabriken, ist aber hauptsächlich berühmt wegen der Dachziegel, die in ihrer unmittelbaren Nähe gemacht werden und von denen eine grosse Menge ausgeführt wird. Diesem Hafen gehören ungefähr 250 bis 260 Schiffe an; auch werden mehrere daselbst gebauet.

Die Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes 8 Fuss tiefgehendes Schiff von 104 Tonnen mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend oder vice versa würden sich auf 185 m℔ 12 ß belaufen. Dieses schliesst Lootsen-, Tonnen-, Baken- und Boyengeld nebst einem Boote mit 3 Mann in den Hafen

*) Wegen Einzelheiten über das Tonnengeld von Dänemark, siehe Altona. Das Tonnengeld zu Altona ist auf Schiffe, welche von England kommen, nur 8 Schillinge pr. Last.

in sich *). 50 Tonnen Ballast zu löschen kosten 18 m℔, so dass sämmtliche Unkosten sich auf 203 m℔ 12 ß belaufen.

Münze. — Man rechnet hier nach Mark und Schillinge, wie in Hamburg.

Gewicht und Maass, wie in Copenhagen.

Kiel,

der Haupt-Seehafen an der Nordküste des Herzogthums Holstein, liegt am Ende einer schönen Bay unter 54° 19′ 43″ nördlicher Breite und 10° 8′ 18″ östlicher Länge. Kiel ist ein emporkommender lebhafter Ort und ist seit 1834 der Sitz der Regierung und des Oberappellations-Gerichts für die Herzogthümer Holstein, Schleswig und Lauenburg gewesen. Die Fabriken hier sind einige bedeutende. Der Hafen ist sehr sicher und nimmt die grössten Kauffahrer auf. Der Schiffsbau ist bedeutend. Packetboote segeln regelmässig nach der dänischen Hauptstadt. Der holsteinische Canal bildet eine schiffbare Verbindung zwischen der Eider und Ostsee und vereinigt sich mit der letzteren zwei Meilen von der Stadt. Hier sind jährlich vier Märkte; der Haupt-Jahrmarkt wird im Januar gehalten. Der Hafen ist so gut und leicht zugänglich, dass Schiffe gewöhnlich keine Lootsen brauchen. Das Tonnengeld für ein Schiff von England beträgt 64 Schillinge pr. Last. Wegen des dänischen Tonnengelds siehe Altona. Ballast kann man zu 8 bis 10 Schillinge pr. Tonne bekommen. Siehe: Holbeck.

Glückstadt.

Glückstadt, den 16. Nov. 1846.

Am Ende des nördlichen Hafendammes wird jede Nacht vom 1. December d. J. ein Licht, 23 Fuss über Hochwasser ausgestellt werden. Von der Elbe aus wird dieses Licht in

*) Wegen der Einzelnheiten über diese Abgaben, siehe Altona.

jeder Richtung auf die Entfernung einer dänischen Meile vom Hafen sichtbar sein, und von Südwest zu West nach der Nordseite der Elbe zu einen röthlichen Schein haben. Vor der Spitze des nördlichen Hafendammes befindet sich eine Untiefe, an welcher man bei gewöhnlichem Hochwasser eine Tiefe von 12 bis 15 Fuss findet. Bis diese Untiefe durch Baggern gänzlich beseitigt ist, wird eine grüne Tonne, mit einem Stocke und Besen darauf, auf der äussersten Westspitze liegen. Südlich von dieser Tonne ist die Einfahrt in den Hafen, welche bei Hochwasser eine Tiefe von 17 bis 18 Fuss hat.

Im Hafen liegt ein Dampfschiff zum Schleppen der nach und von Glückstadt fahrenden Schiffe. Schiffe, welche die Hülfe dieses Dampfschiffs verlangen, lassen ihre National-Flagge, sobald dieses Signal vom Hafen aus gesehen werden kann, am grossen Maste aufhissen. Nachricht wird alsdann von Cuxhaven pr. Telegraphen nach Altona gebracht, wo Einrichtungen getroffen sind, dieselbe in zwei Stunden durch Eisenbahn-Züge, um 8 Uhr Morgens und halb 4 Uhr Nachmittags, nach diesem Platze zu befördern. Die Eisenbahn von Altona und Kiel nach Glückstadt steht durch einen Fahrweg, vom Bahnhofe aus, mit den Ein- und Auslade-Plätzen in Verbindung, und die Eisenbahn-Wagen können an der Seite der Schiffe auf- und abladen.

Die Hafenkosten, wie man uns benachrichtigt, werden wie zu Altona, nach Abzug des Fluss-Lootsengelds, bezahlt.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Altona.

Rostock,

Hauptstadt des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin, liegt an der Warnow, ungefähr zwei deutsche Meilen oberhalb ihrer Mündung in die Ostsee, unter 54° nördlicher Breite und 12° 12′ östlicher Länge. Um Pfingsten wird hier

jährlich ein grosser Krammarkt gehalten; auch finden Wollmärkte zu anderen Jahreszeiten Statt.

Der Aussenhafen von Rostock ist zu Warnemünde, an der Mündung der Warnow, dessen Wassertiefe $10\frac{1}{2}$ bis 12 Fuss beträgt; wenn aber der jetzt im Bau befindliche westliche Hafendamm vollendet ist, erwartet man eine Wassertiefe von 12 bis 14 Fuss. Die Wassertiefe im Flusse von Warnemünde bis nach Rostock ist gewöhnlich 8 bis 9 Fuss; folglich müssen noch tiefer gehende Schiffe, um nach letzterem Orte zu gelangen, gelichtet werden. Rostock hat einen guten Hafen und bequeme Anlege-Plätze.

Ein Schiff von 100 Tonnen hat folgende Hafenkosten:

	Priveligirte:		Nichtprivelig.:	
Einkommend, mit Ladung . .	10 alte ℛ︁	2 ß,	10 alte ℛ︁	2 ß,
Ausgehend, dito . .	23 »	44 »	32 »	6 »
Einkommend, mit Ballast . .	12 »	6 »	12 »	6 »
Ausgehend, dito . .	19 »	36 »	31 »	10 »
dito, weder mit Ladung noch Ballast	17 »	32 »	25 »	42 »

Abgaben. — Diese sind äusserst mässig. Auf die meisten Einfuhren betragen dieselben 3 % vom Werthe. Auf Korn ist ein Ausfuhrzoll von $2\frac{1}{2}$ ℛ︁ pr. Last und auf Wein von ungefähr 2 ℛ︁ pr. Oxhoft gelegt. Wolle ist keinem Ausfuhrzolle unterworfen. Güter, mit nichtpriveligirten Schiffen eingeführt, zahlen noch 50 % über die obigen Abgaben; d. h. sie zahlen statt 3 % $4\frac{1}{2}$ % vom Werthe.

Münze. — In allen mecklenburgischen Häfen rechnet man nach neuen Reichsthalern zu 36 Schillingen; die obigen Unkosten aber sind nach dem alten Reichsthaler zu 48 Schillingen gerechnet. Der alte Reichsthaler ist 3 *s.*, der neue 2 *s.* $3\frac{3}{4}$ *d.* werth.

Gewicht. — Die Handelsgewichte sind dieselben, wie in Hamburg.

Maass. — Der Rostocker Fuss = 11,38 englische Zoll. Die Elle = 2 Fuss. Die Last = 96 Scheffel; die Last Hafer = 14½ Imperial-Quarters = 42 Hectolitres; die Last anderer Getreidearten = 14 Imperial-Quarters.

Nur wenn Getreide steigt, fahren britische Schiffe nach mecklenburgischen Häfen.

Wismar,

zweiter Seehafenort von Mecklenburg, am Zusammenflusse des Stör mit der See, unter 53° 49′ 25″ nördlicher Breite und 11° 36′ 15″ östlicher Länge. Der Hafen, von den Inseln Poel und Walfisch beinahe eingeschlossen, ist bequem und sicher. Dicht vor der Stadt beträgt die Wassertiefe 8 bis 8½, auf der innern Rhede 12 bis 13 und auf der äussern Rhede 16 bis 20 Fuss. Die Hafenkosten auf ein nationales oder priveligirtes Schiff von 100 Tonnen belaufen sich auf ungefähr 30 Reichsthaler. Die Ein- und Ausfuhrwaaren sind in Wismar dieselben wie in Rostock; aber wegen der Nähe von Lübeck, von welcher Stadt Wismar nicht über 6 deutsche Meilen entfernt liegt, ist der überseeische Handel verhältnissmässig beschränkt. Diesem Hafen gehören ungefähr 35 Schiffe, welche 4800 Tonnen halten. Die Abgaben in Wismar, welche sich für Colonialwaaren auf 4½ % ad valorem und für Korn zur Ausfuhr auf 4 bis 8 Pence pr. Quarter belaufen, sind etwas höher, als die zu Rostock; doch glaubt man, dieselben werden bald auf gleichen Fuss mit denen zu Rostock gestellt werden.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Rostock.

Stockholm,

die Hauptstadt von Schweden, liegt unter 59° 20′ 31″ nördlicher Breite und 17° 54′ östlicher Länge, an der Vereinigung des Mälar-Sees mit einem Busen der Ostsee. Die Einfahrt in den Hafen ist schwierig und gefährlich, und sollte ohne einen

Lootsen nie unternommen werden; der Hafen selbst aber ist geräumig und vortrefflich, weil die grössten Schiffe dicht an den Kaien darin sicher liegen können. Stockholm besitzt ein Drittel, ja sogar die Hälfte des ausländischen schwedischen Handels.

Die nach Stockholm bestimmten Schiffe nehmen bei der kleinen Insel Oja einen Lootsen an Bord. Diese Insel liegt unter 58° 44′ 30″ nördlicher Breite und 17° 52′ 15″ östlicher Länge, auf welcher am südlichen Ende der Leuchtthurm von Lands-hort errichtet ist. Der Leuchtthurm ist weiss angemalt und hat ein festes, 158 Fuss über dem Wasserspiegel erhabenes Licht, welches unter günstigen Umständen 5 Leagues weit zu sehen ist. Das Lootsen-Signal ist eine Flagge an der Spitze der Vorstenge oder das Lösen einer Kanone.

Folgende Unkosten hat ein Schiff von 100 Tonnen: —

Tonnengeld, einkommend	11	Rbth.	12 ß,
do. , ausgehend	11	»	12 »
Armengeld	12	»	24 »
Lootse nach Lands-hort, für 10 Fuss Tiefgang,	27	»	24 »
dito ausgehend bis nach Sauthaven	17	»	24 »
Protest, Papier und Siegel	—	»	24 »
Musterrolle der Mannschaft und Erlaubnissschein Feuerholz an Bord zu nehmen,	3	»	6 »
Messen des Schiffs mit Schein	14	»	36 »
Erlaubnissschein zu laden	3	»	32 »
See-Protest	1	»	16 »
Courtage, einkommend	7	»	40 »
Bakengeld, einkommend und ausgehend . .	18	»	36 »
Kochhaus	2	»	— »
Statthalter	1	»	24 »
Courtage, ausgehend	12	»	4 »
Expedition am Zollhause	14	»	— »
Latus . .	159	Rbth.	42 ß.

Transport . .	159 Rbth.	42 ß,
Zoll-Pass	— »	24 »
Porto und kleine Spesen	4 »	12 »
Abschiedsschmaus an den Lootsen	5 »	— »
Plankengeld	1 »	— »
Anstalt für Seeleute	3 »	42 »
Kosten bei der Eisenhütte	— »	32 »
Gebühr am Zollhause	— »	24 »
Hafen-Capitain	1 »	— »
Zoll-Document	4 »	24 »
Lichterfracht	13 »	30 »
Stauen der Ladung	14 »	21 »
Ein- und Ausclarirung	15 »	32 »
» » » zu Dallarö	8 »	32 »
Zoll auf 12 Planken	— »	13 »
	223 Rbth.	40 ß.

Unkosten auf ein schwedisches oder englisches Schiff von 200 Tonnen:

	Einkommend:		Ausgehend:	
Tonnengeld (Pengar-Last)	22 Rbth.	44 ß,	22 Rbth.	44 ß,
Lootsengeld	31 »	9 »	31 »	9 »
Bakengeld	20 »	40 »	20 »	40 »
Convoye	33 »	16 »	33 »	16 »
Cuddy	1 »	— »	1 »	— »
Krahn- und Armengeld	16 »	— »	16 »	— »
Zoll-Pass	— »	— »	3 »	18 »
Duplicat und Unterschrift des Mess-Certificats	2 »	— »	— »	— »
Ausladungskosten	— »	24 »	— »	— »
Zoll des Eisen-Magazins	— »	— »	2 »	16 »
Register- und Rechnungsführer von Tolag	— »	32 »	— »	32 »
Latus . .	128 Rbth.	21 ß,	131 Rbth.	31 ß.

Transport . .	128 Rbth.	21 ß,	131 Rbth.	31 ß,
Holzrechnung	— »	12 »	— »	12 »
Sonstiges Armengeld	— »	44 »	— »	44 »
Zoll-Certificat	1 »	— »	1 »	— »
Gouverneur von Dalarö . . .	1 »	16 »	1 »	16 »
Duplicat des Scheins am Bureau von Tolag	— »	32 »	— »	32 »
Pass des Ober-Gouverneurs von Stockholm	— »	— »	2 »	12 »
Kostenrechnung der Expedition	7 »	— »	7 »	— »
Messungs-Abgabe, Certificat und Stempel	12 »	26 »	— »	— »
Freibrief und Stempel	— »	— »	7 »	36 »
Pass in türkischer und lateinischer Sprache	— »	— »	11 »	46 »
Duplicat des Passes in lateinischer Sprache	— »	— »	2 »	36 »
Sonstige kleine Kosten . . .	10 »	— »	10 »	— »
Mäkler-Courtage	16 »	32 »	16 »	32 »
Zusammen . .	178 Rbth.	39 ß,	194 Rbth	9 ß.

Kron-Abgaben.

Erklärung.

Jedes Schiff, welches Ballast oder Güter am Bord hat, zahlt bei der Ankunft und Abfahrt:

Tonnengeld. — Schwedische und priveligirte Schiffe zahlen 4 ß Banco pr. Last — Rthlr. 5⅓ ß

Nichtpriveligirte Schiffe zahlen die oben erwähnte Abgabe dreifach, nämlich pr. Last — » 16 »

Schiffe, welche freiwillig oder wegen Unwetters einlaufen, und welche weder laden noch löschen, sind von dieser Kron-Abgabe frei, zahlen aber Lootsen- und Bakengeld, wie auch andere der Stadt oder den Behörden zukommenden Abgaben.

Certificat über den Tiefgang des Schiffs. —
Für jedes Certificat — Rthlr. 24 ß

Expeditions-Abgabe. — Fremde mit einem Deck versehene Schiffe zahlen für diese Abgabe 1 Rthlr. 16 ß bis 7 Rthlr. 24 ß einschliesslich pr. Last, nämlich:

Schiffe	unter	4	und	bis	5 Last	incl.	zahlen	1	»	16	»
»	über	5	»	»	10	»	»	2	»	—	»
»	»	10	»	»	15	»	»	3	»	—	»
»	»	15	»	»	30	»	»	4	»	—	»
»	»	30	»	»	50	»	»	4	»	32	»
»	»	50	»	»	100	»	»	5	»	16	»
»	bis zu	100	»	»	150	»	»	6	»	—	»
»	über	150	»	»	200	»	»	6	»	32	»
»	»	200 Last zahlen						7	»	24	»

Diese Abgabe vermehrt sich um die Hälfte der ganzen hinzugefügten Summe für Stockholm und Gothenburg.

Schiffe mit Ballast und solche, deren Ladung 4 Last nicht übersteigt, oder Schiffe im Hafen, welche weder löschen noch laden, zahlen nur ein Drittel der Abgabe.

Stadt-Abgaben.

Die Convoye-Abgabe wird nur auf Einfuhren, circa 1 % auf den Betrag der Zoll-Abgaben, bezahlt. Die Stadt-Abgaben werden nach Procenten nach dem im Tarife festgesetzten amtlichen Werthe berechnet, und betragen 2½ % auf Einfuhren für Stockholm, mit einer Zulage von 40 % für nicht priveligirte Schiffe, d. h. solche, die durch Vertrag mit den schwedischen nicht auf gleichem Fusse stehen; für Ausfuhren werden 1⅓ % bezahlt, mit einer Zulage von 50 % für nicht priveligirte Schiffe.

Ankergeld. — Schwedische und priveligirte Schiffe zahlen pr. Last. bei der Ankunft und bei der Abfahrt — Rthl. 8. —

Nicht priveligirte Schiffe zahlen pr. Last
bei der Ankunft — Rthl. 16. —
bei der Abfahrt — » 8. —

Tonnengeld, auch Kai-, Hafen- und Signal-Geld genannt, wird von den priveligirten Lichter oder Praam gebaueten Schiffen bei der Abfahrt entrichtet pr. Last — » 41. 2.

Priveligirte Schiffe, mit Seitenplanken, zahlen bei der Abfahrt pr. Last — » 3. —

Jedes nicht priveligirte Schiff zahlt bei der Abfahrt pr. Last — » 8. —

Cuddy-Geld. — Priveligirte Schiffe zahlen bei der Abfahrt pr. Last — » ½. —

Nicht priveligirte Schiffe zahlen pr. Last — » 1. —

Abgabe wegen Löschen des Ballastes vermittelst eines Lichterschiffs: — Diese Abgabe wird je nach dem Orte, wo das Schiff im Flusse liegt, bezahlt. An einer Stelle, genannt Pierre Rouge, ausserhalb der Vorstadt Klippa, wird sie in drei Stationen getheilt.

Alle Schiffe zahlen bei der 1sten Station pr. Last — » 22. 12.
» » » » » 2ten » » » — » 27. —
» » » » » 3ten » » » — » 33. 34.

Wenn aber der Ballast an den Ballast-Kai und ohne Schaluppe ausgeladen wird, zahlt
das Schiff von 2 »
bis . 4 »

Abgabe an den Commandeur des Forts Ny Elfborg. — Jedes Schiff zahlt bei Ankunft und Abfahrt pr. Last — » 1.

Abgabe für Hafenwache. — Schwedische Schiffe zahlen bei der Ankunft pr. Last . . — » ½.
Alle fremde Schiffe zahlen pr. Last — » 1.

Hafen-Abgaben-Ordnung. — Jedes Schiff bezahlt diese Abgabe mit — Rthl. 8.

Gewichts-Certificat für Eisen, Kupfer, etc. — Diese Abgabe wird bezahlt pr. Schiffpfund, welches Gewicht für Metalle 135 Kil. 5 Hect. und für Kaufmannsgüter 191 Kil. 465 Gram. gleich kömmt; sie wird bis 300 S℔. einschiesslich oder 40,605 Kilogr. bezahlt mit . 1 » —

Für jedes Gewicht von 100 S℔ oder 19,146 Kilogr. und darüber — » 16.

Alle Kaufmannsgüter, wie Alaun, welches Zoll nach dem Gewicht bezahlt, erlegen für jede Art Güter eine Abgabe von — » 16.

Aich-Abgabe. — Schwedische und priveligirte Schiffe zahlen pr. Last Rth. —. 3 ß

nicht priveligirte Schiffe » —. 4 »

Alle Schiffe zahlen für das Boot des Aichers » 1. — »

Registrirung des Aichers am Zollhause . . . » 1. — »

Das Aich-Certificat wird bei priveligirten Schiffen bezahlt mit » 2. 12 »

bei nicht priveligirten mit » 2. 24 »

Stempel-Papier zum Aich-Certificat. — Für dieses Papier zahlen schwedische und priveligirte Schiffe » —. 24 »

für nicht priveligirte Schiffe wird bezahlt . . » 1. — »

Fremde Schiffe müssen jedes Jahr geaicht werden, aber schwedische und norwegische alle zehn Jahr nur ein Mal.

Muster-Abgabe. — Am Matrosen-Bureau zahlen priveligirte Schiffe pr. Last . . » —. 2 »

für nicht priveligirte Schiffe werden bezahlt . » —. 3 »

An die Armen, von dem Capitain Rthl. 1. — »

dito von jedem Schiffer, Steuermann, Kanonier und Zimmermann . » —. 24 »

dito von jedem Matrosen u. Lehrling » —. 12 »

dito von jedem Koch u. Cajütwächter » —. 8 »

An den Secretair des Magistrats für das Mustern der Mannschaft zahlen priveligirte Schiffe » 1. 12 »

N.B. — Wenn die Mannschaft mit Einschluss des Capitains über 11 Mann beträgt, so wird zu dem Ganzen für Muster-Abgabe noch hinzugefügt, ... » 1. — »

wenn sie aus mehr als 17 Mann besteht, so beträgt ausser dem Obigen die Abgabe noch » 2. — »

Stempel-Papier für das Mustern der Mannschaft. — Priveligirte Schiffe zahlen dafür » —. 16 »

Nicht priveligirte zahlen » —. 32 »

Stempel-Papier für Zollhaus-Certificat. — Specification der Ladung. Priveligirte Schiffe zahlen dafür » —. 16 »

Nicht priveligirte Schiffe zahlen » —. 32 »

Siegel zum obigen Certificat. — Dafür wird an die Stadt, ausser den gewöhnlichen Abgaben, bezahlt von » —. 24 »

bis . » 2. 32 »

Maass-Certificat. — Dieses Document ist für alle diejenigen Kaufmannsgüter, welche gemessen werden, als Getreide, Salz, etc. nothwendig und wird von jedem Exporteur beson-

...lt . —. 32 »

»

Makler-Taxe. — Das Tonnengeld auf Schiffe von 1 Last bis

			Rth.	ß
30 Last einschliesslich zahlen . .	schwed. Schiffe		4.	—
	fremde	»	10.	—
v. 31 Last b. 50 Last einschliessl. zahlen	schwed.	»	5.	16
	fremde	»	13.	16
» 51 » » 70 » » »	schwed.	»	6.	32
	fremde	»	16.	32
» 71 » » 100 » » »	schwed.	»	8.	16
	fremde	»	20.	—
» 101 » » 150 » » »	schwed.	»	10.	—
	fremde	»	23.	16
» 151 » » 200 » » »	schwed.	»	11.	32
	fremde	»	26.	32
» 201 » » 250 » » »	schwed.	»	13.	16
	fremde	»	30.	—
» 251 » » 300 » » »	schwed.	»	15.	—
	fremde	»	33.	16
» 301 » und darüber . . . »	schwed.	»	16.	32
	fremde	»	33.	16

In dem Büreau zu Klippa, einem Orte an dem Eingange des Flusses, wo die Beglaubigung der Papiere der Schiffe und deren Ladungen stattfindet, beträgt das Tonnengeld auf Schiffe

			Rth.	ß
v. 1 Last b. 20 Last einschliessl. für	schwed. Schiffe		1.	—
	fremde	»	2.	—
» 21 » » 30 » » »	schwed.	»	1.	16
	fremde	»	2.	32
» 31 » » 50 » » »	schwed.	»	1.	32
	fremde	»	3.	16

			Rth.	ß
v. 51 Last b. 70 Last einschliessl. für	schwed.	»	2.	—
	fremde	»	4.	—
» 71 » » 100 » » »	schwed.	»	2.	24
	fremde	»	5.	—
» 101 » und darüber »	schwed.	»	3.	—
	fremde	»	6.	—

Diese letzte, wenn auch von den Mäklern aufgelegte Taxe, wird nicht für sie erhoben, sondern wird von denselben an die Regierungs-Zollbeamten zu Klippa geschickt. Für Fracht-Besorgung, und für den Entwurf des Fracht-contracts eines Schiffes verlangen die Mäkler von den Rhedern desselben, pr. Last Rth. —. 8 ß

Am Bord des Schiffs gestellte Zollwache. — Für jede Stunde über die zum Laden und Löschen des Schiffs bestimmte Zeit . » —. 8 »

Zollwache, für Kaufmannsgüter im Magazin, pr. Tag . » 1. — »

Stauen der Frachtgüter am Bord. — Dafür wird ³/₄ % des Betrages der Fracht bezahlt.

Die schwedische Regierung hob im Jahre 1844 den Einfuhrzoll in Schweden auf Steinkohlen auf.

Münze. — Man rechnet hier, in Gothenburg und überhaupt durch ganz Schweden, nach Papiergeld, bestehend aus Reichsthaler Banco. 1 Reichsthaler = 48 Schillinge, 1 Schilling = 12 Rundstücken. Der Cours auf London für 1 £ Sterling ist ungefähr 12 Reichsthaler Banco; folglich ist der Reichsthaler ungefähr 1 *s.* 8 *d.* werth. Man kann 2²/₃ Reichsthaler Banco gegen 1 Speciesthaler wechseln. Ausser Kupfermünze sind sehr wenige Münzsorten im Umlaufe; denn die Courant-Währung

besteht fast gänzlich in Noten von 5 Schillinge bis 500 Reichsthaler Banco.

Gewicht und Maass. — Die Victuali -oder Handelsgewichte sind Pfunde, Lispfunde und Schiffpfunde; 20 ℔ = 1 Lispfund, 20 Lispfund = 1 Schiffpfund; 100 ℔ schwedisches Handelsgewicht = 93¾ englischen Gewichts. Die Eisengewichte sind ⅘tel der Victuali- oder Handelsgewichte; 20 Mark = 1 Markpfund, 20 Markpfund = 1 Schiffpfund, 7½ Schiffpfund = 1 engl. Tonne. Folglich sind 100 schwedische ℔ Eisengewicht = 75 ℔ engl. Gewichts, und 100 ℔ engl. Gewicht = 133⅓ ℔ schwed. Eisengewichts. Beim Getreidemaass sind 4 Viertel = 1 Spann, 2 Spann = 1 Tonne, 1 Tonne = 4,$_{18}$ Winchester Bushel. Der schwedische Fuss = 11,$_{684}$ engl. Zoll, die Elle oder Alna = 2 Fuss, 1 Faden = 3 Ellen, 1 Ruthe = 8 Ellen. Die Liverpooler Tonne gemeinen Salzes = 7 schwed. Tonnen.

Gothenburg

liegt an der Südwestküste von Schweden, unter 57° 42′ 4″ nördlicher Breite und 11° 57′ 45″ östlicher Länge, an der Mündung eines Fiord, nahe beim Cattegat, welches den Fluss Götha aufnimmt. Die Schiffe kommen nicht dicht an die Stadt, sondern liegen auf dem Flusse oder im Hafen in einer kurzen Entfernung vom Lande, indem die Güter durch Lichterschiffe, die die Canäle, von denen der untere Theil der Stadt durchschnitten ist, von und nach denselben geführt werden. Die Wassertiefe im Hafen beträgt 17 Fuss; es ist hier keine Ebbe und Fluth, Barre, oder Untiefe. Ein in den Göthafluss fahrendes Schiff muss einen Lootsen an Bord nehmen, dessen Pflicht es ist denselben eine halbe League westlich von der Wingo-Bake entgegen zu fahren. Der Preis des Eisens wird durch die Transportkosten desselben nach Gothenburg auf ungefähr 5 % erhöhet, und die Abladungskosten, inclusive des Ausfuhrzolls, betragen noch circa 10 % mehr. Der zweite

Hauptartikel der Ausfuhr ist Zimmerholz, besonders Dielen und Latten.

Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes Schiff von 93 Tonnen, welches 61 schwedische Last misst, mit einer Ladung Steinkohlen einkommend und einer Ladung Eisen, Zimmerholz, Dielen, etc., ausgehend, betragen wie folgt:

Tonnengeld, einkommend	15	Rbth.	11	ß
Dito *) ausgehend	15	»	11	»
Stadt-Abgaben, einkommend	10	»	7	»
Dito ausgehend	14	»	28	»
Lootsengeld, einkommend für 10½ Fuss Tiefgang	12	»	—	»
Dito ausgehend 12 Fuss Tiefgang	9	»	28	»
Baken- und Boyengeld, einkommend	12	»	33	»
Dito Dito ausgehend	12	»	33	»
Protest	1	»	—	»
Ballast	—	»	—	»
Maassrechnung	10	»	4	»
Hafenmeister-Gebühr	1	»	21	»
Pass für die Schiffsmannschaft	6	»	42	»
Zollhaus-Pass	1	»	38	»
Zollhaus-Gebühren	—	»	—	»
Uebersetzung der Documente am Zollhause	6	»	—	»
Wageschein	—	»	—	»
Extra-Ausgaben	2	»	32	»
Englische Armenbüchse	5	»	4	»
Briefporto	1	»	1	»
Gebühr an den Befehlshaber des Castells	—	»	—	»
Zollbeamten für Aufpassen am Bord, einkommend	1	»	—	»
Latus	139	Rbth.	5	ß

*) Diese Abgabe wird nur für die erste Reise im Jahre bezahlt, und diejenige für das Messen wird nur, wenn das Schiff vorher nicht gemessen oder der Schein darüber nicht vorgezeigt worden ist, berechnet.

	Transport	139	Rbth.	5 ß
Zollbeamten für Aufpassen beim Laden und Löschen		4	»	— »
Dito beim Aussegeln		—	»	— »
Bekanntmachungen in den Zeitungen		—	»	— »
Consulat-Certificate		5	»	24 »
Courtage für Expedition des Schiffs		33	»	16 »
Provision für		—	»	— »
Stempelpapier für Connoissemente		3	»	35 »
Zoll-Bureau zu Klippa		4	»	— »
Zoll- und Stadt-Abgaben		—	»	— »
Quarantaine- und Ausclarirungskosten		—	»	— »
		189	Rbth.	32 ß

Zollbestimmungen und Hafenkosten. — Bei der Ankunft im Hafen darf Niemand an Bord eines Schiffes gehen oder dasselbe verlassen, bevor es unter Aufsicht der Zollbeamten gestellt worden ist, welche das Manifest und die übrigen Papiere, nachdem sie dieselben untersucht haben, nach dem Zollhause schicken. Ein Zollbeamter wird zur Beaufsichtigung des Aus- und Einladens angestellt. Die Staats-Abgaben jeder Art auf ein 300 Tonnen haltendes, eine gemischte Ladung zu Gothenburg aus- und einladendes schwedisches und ein fremdes nichtpriveligirtes Schiff würden sich für ersteres auf 24 £ 5 *s.* 7 *d.* und für letzteres auf 49 £ 5 *s.* 7 *d.* belaufen. Auf ein priveligirtes fremdes Schiff sind die Kosten dieselben wie auf ein schwedisches.

Ausladen des Ballastes. — Wenn dasselbe in Lichters geschieht, bezahlt man 7 *d.* pr. Tonne.

See-Bedürfnisse, Wasser etc. — Diese kann man hier sehr gut und wohlfeil bekommen. Ochsenfleisch kostet 1½ *d.* pr. ℔, bestes Rockenbrod 2½ *d.* pr. ℔; Butter 6 *d.* pr. ℔.

Münze, Gewicht und Maass, wie zu Stockholm.

Hafen von **Slito** (Gothland).

Die schwedische Regierung hat Slito, an der Ostküste der Insel Gothland, in so weit zum Freihafen erklärt, dass Schiffe unter allen Flaggen, welche contrairen Windes halber, um auszubessern, oder um Lebensmittel einzunehmen, dort einlaufen, keine sonstigen Hafenkosten ausser einer mässigen Vergütung an den Lootsen, welche den Ansatz für schwedische Schiffe nicht übersteigen darf, zu bezahlen brauchen. Ausbesserungen von Schiffen können zu Slito, bei dem grossen Ueberflusse an vortrefflichem, ungemein billigem Eichenholze und Planken, mit mässigen Kosten bestritten werden. Schiffe von jedem Tonnengehalte können wegen der Wassertiefe dicht an den Kai legen; auch ist die Ein- und Ausfahrt sehr leicht.

Norwegen.

Christiania, die Hauptstadt von Norwegen, liegt am Ende des gleichnamigen Fiord oder Golfs unter 59° 55′ nördlicher Breite und 10° 49′ östlicher Länge, ungefähr 60 englische oder 15 norwegische Meilen von der See. Der Golf ist an einigen Stellen schmal und schwierig zu befahren; er hat jedoch 6 bis 7 Faden Wasser ganz bis an die Löschplätze. Bei der Insel Farder, auf welcher an der Mündung der Bay ein Leuchtthurm ist, muss man Lootsen nehmen. Obgleich alle Sorten von Proviant hier so billig sind, wie in irgend einem norwegischen Hafen, so ist doch der Platz, weil er so weit von der See liegt, weder zum Ausbessern, noch zur Verproviantirung der Schiffe günstig.

Die Unkosten auf ein Schiff von 300 Tonnen, mit einer gemischten Ladung einkommend und ausgehend, sind folgende:

Lootsengeld von Farder nach Christiania . .	9 Spth.	60 ß,
Gesundheits-Certificat für 14 Personen . . .	3 »	110 »
Tonnen- und Bakengeld	44 »	10 »
Latus . .	57 Spth.	60 ß,

Transport . .	57 Spth.	60 ß
Courtage, einkommend	5 »	60 »
Castell-Abgaben	— »	34 »
Musterrolle der Mannschaft	4 »	60 »
Pfahlgeld .	— »	80 »
Messschein	10 »	— »
Armenbüchse	— »	34 »
Tonnen- und Bakengeld	47 »	— »
Higholm-Feuergeld	— »	20 »
Lootsengeld nach Farder	10 »	— »
Courtage, ausgehend	9 »	— »
	144 Spth.	108 ß

Münze. — Der Speciesthaler (4 *s.* 6½ *d.* werth) wird in 120 Schillinge getheilt und ist die Hauptmünze. Es giebt auch halbe Thaler = 60 Schillinge, ⅕ Thalerstück = 24 Schillinge und 1/15 Thalerstück = 8 Schillinge. Das Wechsel-Pari auf London ist 4 Spth. 42 6/17 Schillinge pr. 1 £ Sterling.

Gewicht und Maass. — 16 ℔ = 1 Lispfund, 20 Lispfund = 1 Schiffpfund; 100 ℔ = 110¼ ℔ englischen Gewichts. Der rheinländische Fuss = beinahe 12⅓ englische Zoll.

In allen südlichen Häfen von Norwegen, Drammen ausgenommen, ist die Aich-Diele 11 Fuss lang und 1¼ Zoll dick; 120 werden für 100 gerechnet. Zwei Fuder Zimmerholz werden gleich 150 Dielen gerechnet.

Wegen der Tabelle des Lootsen-, Baakengeldes, etc. siehe Seite 135—142.

Drammen, ein norwegischer Seehafen, liegt an der Mündung des Flusses oder am äussersten Ende des gleichnamigen Fiord, unter 59° 42′ nördlicher Breite und 10° 13′ östlicher Länge, ist 20 engl Meilen südwestlich von Christiania entfernt. Die Haupt-Ausfuhren bestehen in Zimmerholz, Dielen, Latten und Eisen. Wegen der Barre und Brandung an der Mündung des Flusses können nur kleine Schiffe in den Hafen kommen.

Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes Schiff von 100 Tonnen mit Ladung einkommend und abgehend:

Lootsengeld von Farder, für 9½ Fuss Tiefgang	6 Spth.	96 ß	
Tonnen- und Bakengeld, einkommend und ausgehend	22 »	80 »	
Musterrolle der Mannschaft, 7 Personen	2 »	40 »	
Gesundheits-Certificat, dito	2 »	— »	
Courtage, einkommend und ausgehend, Ausclariren	4 »	— »	
Ring-, Stakett- oder Pfahlgeld	— »	45 »	
Messen des Schiffs (wenn kein norwegisches Certificat gezeigt wird)	3 »	30 »	
Armenbüchse	— »	30 »	
Lootsengeld, ausgehend, ⅓tel weniger als einkommend	4 »	64 »	
	46 Spth.	25 ß	

Münze, Gewicht und Maass, siehe Bergen. Lootsengeld, etc., siehe Seite 135—142.

Das Drammer Aichmaass der Dielen ist 10 Fuss lang und 1½ Zoll dick.

Frederichshall liegt unter 59° 12′ nördlicher Breite und 10° 55′ östlicher Länge, am Einflusse des kleinen Flusses Tiste in die Bay von Swinesund oder Ide-Fiord, nahe bei dem nordöstlichen Winkel des Scagerrack, 57 Meilen SSO. von Christiania. Der Haupt-Ausfuhr-Artikel ist Holz. Der Hafen ist sicher und bequem, aber es erfordert ungewöhnliche Kosten denselben von den ungeheuren Massen der von den Sägemühlen den Fluss herunterkommenden Sägespänen zu reinigen.

Wegen Lootsengeld und Hafenkosten siehe Seite 135—142.

Drontheim liegt an der Mündung des Flusses Nid, in dem tiefen Golfe des Drontheim-Fiord, 275 Meilen Nordost von Bergen, unter 63° 25′ 50″ nördl. Breite und 10° 23′ 25″ östlicher Länge. Die Rhede, sowohl auf der Nord- als der

Westseite unbeschützt, und welche losen Grund bei 20 Faden Wassertiefe hat, ist nur mittelmässig. Für Schiffe, welche über 12 Fuss tief gehen, ist der Fluss nicht zugänglich. Drontheim-Fiord soll nie zufrieren. Dielen, Theer, getrocknete Fische und Kupfer sind die Haupt-Ausfuhr-Gegenstände.

Wegen Lootsengeld und Hafenkosten, siehe Seite 135—142.

Arendal, Seehafen und Stadt in Norwegen, liegt am Arendal, 75 Meilen Nordost von Christiansand, unter 58° 27′ nördlicher Breite und 8° 50′ 25″ östlicher Länge. Die Stadt ist grösstentheils auf Pfählen gebauet und kleine Schiffe können, mittelst der durch dieselbe laufenden Canäle, von denen sie durchschnitten ist, nach fast allen Theilen derselben gelangen. Der Hafen wird durch die gegenüber liegende Insel Tromoe geschützt. In der Nähe befinden sich viele Eisen-Bergwerke und Eisenhammer. Viel Handel wird mit Eisen und Zimmerholz geführt.

Wegen Lootsengeld und Hafenkosten, siehe Seite 135—142.

Christiansand, Seehafen und feste Stadt Norwegens, liegt an der Mündung eines tiefen Fiord, nahe dem Süd-Ende desselben am Scagerrack, 160 Meilen südwestlich von Christiania, unter 58° 8′ 4″ nördlicher Breite und 8° 4′ 9″ östlicher Länge. Hier ist eine Armen-Anstalt, eine Segeltuch-Fabrik und Werfte zum Schiffsbau, welch letzteres der Haupt-Industrie-Zweig der Einwohner ist. Der Hafen ist sehr sicher und fast auf allen Seiten durch hohe und felsige Anhöhen geschützt. Die Stadt wird mit Fischen gut versorgt und sehr viele hier gefangene Hummer werden nach London ausgeführt. Zimmerholz bildet einen andern Haupt-Ausfuhr-Artikel. Christiansand nimmt den Rang der vierten Stadt in Norwegen ein, ist ein Bisthum und der Sitz eines Gouverneurs.

Wegen Lootsengeld und Hafenkosten, siehe Seite 135—142.

Friederichstadt, Seehafen und Stadt Norwegens, am Flusse Glomme, 26 Meilen westlich von Friederichshall. Der Handel mit Zimmerholz, Dielen und Latten ist bedeutend.

Wegen Lootsengeld, Hafenkosten, siehe Seite 135—142.

Moss, ein Seehafen in Norwegen, liegt an der Mündung eines gleichnamigen Flusses, an der Ostseite von Christiania-Bay, unter 58° 38′ nördlicher Breite und 10° 48′ östlicher Länge, 28 Meilen südlich von Christiania. Hier sind viele Sägemühlen und eine bedeutende Eisengiesserei.

Wegen Lootsengeld und Hafenkosten, siehe Seite 135—142.

Tonsberg, Seehafen in Norwegen, liegt 46 Meilen südlich von Christiania, unter 58° 50′ nördlicher Breite und 10° 14′ östlicher Länge. In der Nähe desselben liegt Walloe, die bedeutendste Saline im Königreiche. Zimmerholz und Latten bilden die bedeutendsten Ausfuhren. Im Jahre 1842 kamen hier 14 britische Schiffe an und fuhren mit Ladungen ab.

Wegen Lootsengeld und Hafenkosten, siehe Seite 135—142.

Laarwig, eine bedeutende Stadt und ein bedeutender Seehafen in Norwegen, liegt 74 Meilen Süd-Süd-West von Christiania, an der Vereinigung zweier Flüsse, nahe an der See. Es treibt bedeutenden Handel und besitzt ergiebige Eisenwerke. Im Jahre 1842 clarirten hier 6 britische Schiffe ein.

Wegen Lootsengeld und Hafenkosten, siehe Seite 135—142.

Mandal, Seehafen und Stadt in Norwegen, liegt nahe der Mündung eines gleichnamigen Flusses, 60 Meilen W.S.W. von Christiansand, unter 58° 2′ nördlicher Breite und 7° 42′ östlicher Länge. Im Jahre 1842 kamen 2 britische Schiffe mit Ballast von England an und segelten mit Holz, Lohe und einer Ladung Hummer ab.

Wegen Lootsengeld und Hafenkosten, siehe Seite 135—142.

Christiansund, eine Stadt in Norwegen, mit einem bequemen Hafen und Werft, liegt auf der Insel Fössen, 36 Meilen W.S.W. von Drontheim. Der Haupt-Handel besteht in Zimmerholz. Im Jahre 1842 liefen hier zehn britische Schiffe ein und segelten mit Ladungen ab.

Wegen Lootsengeld und Hafenkosten, siehe Seite 135—142.

Die übrigen norwegischen Häfen, von denen wir eine Beschreibung für unnöthig halten, sind folgende: Drobak, Porsgrund, Krageroe, Osterouser, Christianstadt, Fahrsund, Tromsoe, Wardoe, Wadsoe, Sandifiord, Stavanger, Aggerhuys, Aasgaardstrand, Brevig, Barrestad, Borregarol, Ost-Ries, Grimsted oder Grimstadt, Holmstrand, Holmstadt, Hafslund, Landsund, Lillesand, Molde, Ochlandsvogen, Schien, Soon, Sandesund, Salthellan, Sanderhoe und Tvedestrand.

Das Lootsengeld und die Hafenkosten für jeden und alle dieser Häfen sind wie folgt: —

Tonnengeld pr. Commerz-Last. — Wenn ein Schiff ankömmt oder abfährt nach

a) Oertern, ausserhalb Europa, oder im mittelländischen Meere innerhalb der Strasse von Gibraltar Spth. —. 54

b) Oertern, sub littra a nicht begriffen, ausgenommen schwedische Häfen, wenn schwedische oder norwegische Schiffe davon her kommen » —. 35

c) Oertern in Schweden, in Bezug auf norwegische oder schwedische Schiffe.

1) Nach und von Häfen, welche zwischen der Naze und den russischen Grenzen von Finmarken liegen » —. 16

2) Nach und von anderen norwegischen Häfen » —. 12

Bakengeld pr. Commerz-Last: —

a) Ueberhaupt von allen Schiffen, welche zwischen Norwegen und allen fremden Häfen fahren » —. 16

b) Ausgenommen norwegische und schwedische Schiffe, welche fahren zwischen Schweden und

1) norwegischen Häfen, welche zwischen der Naze und den russischen Grenzen von Finmarken liegen Spth. —. 8

2) Nach und von anderen norwegischen Häfen » —. 6

Das Tonnen- und Bakengeld sollen auf Schiffe mit Gütern sowohl bei der Ankunft als bei der Abreise unter folgenden Bestimmungen erhoben werden: —

Die Abgaben sollen wann das Schiff am Zollhause zum Löschen einclarirt, oder zum Laden ausclarirt, erhoben werden, so dass Schiffe sowohl beim Ein- als Ausclariren entweder für das Ein- oder Ausladen zu bezahlen haben.

Im Falle dass ein Schiff ein Viertel von dem Betrage des Tonnengehalts ein- oder ausladet, so bezahlt es das volle Tonnengeld nach dem vollen Register Tonnengehalte; wenn es weniger ein- oder ausladet, bezahlt es nur so viel Tonnengeld als das Schiff Güter ausgeladen oder an Bord genommen hat.

Wenn die gelandeten oder an Bord genommenen Güter nicht mehr als eine Tonne ausmachen, soll kein Tonnen- oder Bakengeld erhoben werden. Schiffe, welche auf derselben Reise in mehr als einem norwegischen Hafen ein- oder ausladen, zahlen die Abgaben bei jedem Zollhause nach der Tonnenzahl, welche sie ein- oder ausgeladen haben, vorausgesetzt, dass der ganze Betrag der ein- oder ausgeladenen Güter sich auf ein Viertel von dem Tonnengehalte des Schiffs nicht beläuft; andererseits sollen die Abgaben auf dem ganzen Register Tonnengehalt an dem Zollhause, wo die ein- oder ausgeladenen Güter, mit Inbegriff derer, welche früher am Bord ein- oder ausgeladen sein könnten, sich auf ein Viertel des Schiffstonnengehalts oder mehr belaufen, bezahlt werden, indem man zugleich irgend einen Theil dieser Abgaben, die während derselben Reise an irgend einem der anderen Zollhäuser erhoben sein könnten, in Abzug bringt.

Wenn ein Schiff, welches auf derselben Reise am Zollhause ausclarirt, einen Theil der früher aus ersterem gelandeten oder in Transito gelagert gewesenen Güter an Bord nimmt, so sollen die Abgaben nur im Verhältniss zu dem Betrage der im Lande zurückgebliebenen Güter bezahlt werden. Das Verhältniss des Raums in Schiffen, welche ausclariren, entweder mit Eis oder gewöhnlichen Steinen, oder beim Einclariren mit Heu oder Stroh angefüllt, soll mit den gewöhnlichen Abgaben belegt oder als einen den Tonnengehalt des Schiffs bildenden Theil angesehen werden.

Die auf die Fischerei, nach den Bänken in der See, oder nach unbewohnten Bezirken der Polargegenden fahrenden Schiffe sollen, rücksichtlich der Abgaben, als wenn sie eine Küstenfahrt machen, angesehen werden.

Die obigen, in den verschiedenen Abschnitten des beigefügten Tarifs specificirten Abgaben sind für die norwegischen und gleichförmig nach dem Gesetze vom 4. August 1827 für schwedische Schiffe, wie auch für alle in schwedischen oder norwegischen Schiffen ein- oder ausgeführten Güter festgesetzt.

Hinsichtlich der Schiffe aller andern Nationen und der Güter, welche in denselben ein- oder ausgeführt werden können, sind die den Zollhäusern mitgetheilten Aufträge, welche diejenigen Nationen, die rücksichtlich der Zölle zu denselben Vorrechten, wie die nationalen Schiffe berechtigt sind, als auch diejenigen, welche höhere Abgaben und Schiffsgebühren zu bezahlen haben, ausweisen, in solchen Fällen wie folgt:

Diejenigen Schiffe, welche nicht im vereinigten Königreiche gebauet, sondern von norwegischen Unterthanen erworben sind und von denselben als norwegische Schiffe benutzt werden, sollen ein- für allemal einen Zoll von 8 Schillingen für jede Commerz-Last zahlen. Dampfschiffe, wie auch diejenigen Schiffe, die einmal diese Abgabe bezahlt haben mögen, wenn

auch unterdessen wieder fremdes Eigenthum geworden sein können, sind von diesen Abgaben frei.

Hinsichtlich der Abgaben, die in Ost- und West-Finmarken, auch von den zwischen Schweden und Norwegen fahrenden Schiffen, wie oben erhoben werden sollen, sind noch die besonderen, jetzt geltenden Verordnungen zu befolgen.

Einfuhr-Abgaben, Abgaben auf Güter unter Schloss, Naturalisations-Abgaben auf fremde Schiffe, wenn sie einmal bezahlt sind, können weder reclamirt, noch zurückgegeben werden. Hingegen der Ausfuhrzoll, Tonnen- und Bakengelder können, wenn die beabsichtigte Reise nicht vollbracht ist und die Güter wieder im Königreiche gelandet sind, reclamirt und wieder in Empfang genommen werden.

Trinity-House, den 3. Juli 1844. — Die norwegische Regierung hat bekannt machen lassen, dass folgende Baken-Lichter im Jahre 1844 errichtet werden sollen:

1) Zwei feste Baken-Lichter auf der Insel Udsire, unter 59° 18′ nördlicher Breite und 4° 53′ 30″ östlicher Länge, auf eine Entfernung von 18 bis 20 Meilen sichtbar.

2) Zwei feste Baken-Lichter auf den Inseln Störe und Klein Torungen, am Eingange nach Arendal zu, unter 58° 24′ nördlicher Breite und 8° 53′ östlicher Länge, auf 18 bis 20 Meilen sichtbar.

3) Ein festes Baken-Licht auf der Insel Sandvigsoden, an der Westseite des Canals nach Arendal zu, unter 58° 25′ 40″ nördlicher Breite und 8° 52′ 10″ östlicher Länge, auf 10 bis 12 Meilen sichtbar.

Um zu verhüten, die oben erwähnten Baken-Lichter mit denen von Markoe und Lindernaes, auf der Südspitze von Norwegen, zu verwechseln, wird das Baken-Licht von Markoe nach dem 1. Juli 1844 aufhören.

Norwegische Zoll-Gesetze.

Auf Lloyd's ist aus dem Bureau des Geheimraths für den Handel eine Depesche folgenden Inhalts eingelaufen:

»Eine Uebersetzung des Declarations-Formulars, welches nach dem 9ten §. des norwegischen Gesetzes erforderlich ist, soll von jedem Capitain, der aus fremden Gegenden in einen norwegischen Hafen kommt, eingereicht werden.

»Ich N. N. von N. N. kommend und nach N. N. bestimmt, mit dem N. N. in N. N. gehörenden Schiffe von N. N. Commerz-Lasten oder Tonnen nach dem Zollhaus-Register von N. N. erkläre hierin, dass ich die folgenden Güter und nicht mehr, auch keine andere Güter am Bord habe.

Gezeichnet N. N.	30	sage Dreissig Oxhoft Wein.
»	20	sage Zwanzig Pipen Branntwein.
»	10	sage Zehn Anker Branntwein.
»	15	sage Fünfzehn Fass Caffee.
Ohne Zeichen	5	sage fünf Körbe Steinzeug.
» »	12	sage zwölf Bündel Hanf.
Zum Schiffs-Gebrauch.		
	2	sage Zwei Tonnen Theer.
	1	sage Eine Tonne Pech.
	1	sage Eine Rolle Segeltuch.
	16	sage Sechszehn Pfund Talglichte
	1000	sage Tausend Pfund Brod.
	2	sage Zwei Tonnen Rindfleisch.

»Uebersetzung des 9ten, 10ten und 26ten Paragraphen des unterm 26. September 1845 durchgegangenen norwegischen Zollgesetzes:

»§. 9. Wenn ein nach einem Hafen im Königreiche bestimmtes Schiff vom Auslande kommt, soll der Capitain mit einer von ihm selbst verfassten und unterschriebenen Declaration der Ladung und Schiffs-Proviant versehen sein, welche er den ersten an Bord kommenden Zollbeamten einzuhändigen hat.

» Der König kann von der obigen Verordnung solche Ausnahmen, welche örtliche oder sonstige Umstände nothwendig machen, gestatten.

« §. 10. — Diese Declaration, deren Formular sub Nr. 2 angeführt ist, kann in irgend einer europäischen Sprache verfasst werden, nur muss dieselbe richtig und genau sein. Die unbestimmten Ausdrücke »Colli« und »Emballagen« sind nicht hinreichend. Der Capitain muss die Namen der Sorten der Emballagen, wie sie überhaupt im Handel gebräuchlich sind, angeben, nämlich:

a. (Fässer mit flüssigen Waaren), ob die Fässer, Pipen, Oxhöfte, Tonnen-Anker sind, oder zu welcher von diesen oder anderen im Handel allgemein bekannten Grössen dieselben gerechnet werden.

b. (Trockene Waaren) ob sie Küfen, ganze, halbe, viertel oder achtel Tonnen sind, oder zu welcher allgemein bekannten Grösse dieselben gerechnet werden.

c. (Waaren) in anderen Emballagen, ob sie in Ballen, Packen, Bündeln, Kisten, Körben, etc. sind. Für fremde Häfen bestimmte Güter, welche in fremdem Gewichte oder Maasse in das Uebertragungs-Document, in den Zollschein, die Connoissemente, oder die Factura eingeschrieben sind, können, wenn der Capitain solche Documente in Uebereinstimmung mit denselben beibringt, in seiner Declaration nach solchen Gewichten und Maassen aufgeführt werden. Die Quantität des Schiffs-Proviants kann, entweder wie dieselbe in dem Hafen bei der Abfahrt oder zu der Zeit war, als die Declaration dem ersten Zollbeamten, welcher am Bord kam, eingehändigt wurde, in der Declaration angegeben werden.

»§. 26. Wenn der Capitain zu löschen wünscht, so benachrichtigt er davon den Einnehmer am Zollhause, welcher alsdann die Declaration, wenn sie in norwegischer Sprache geschrieben ist, als dessen allgemeines Manifest einträgt; ist dagegen dasselbe in einer fremden Sprache geschrieben, so muss der Capitain, wenn er, um zu löschen einclarirt, eine von ihm selbst unterschriebene Uebersetzung seiner Declaration, als allgemeines Manifest deponiren.

»Wenn der Capitain nicht mit einer Copie versehen ist, nach welcher die Uebersetzung verfasst werden kann, so kann die von ihm abgelieferte Declaration geborgt werden.«

Lootsengeld. — Alle Schiffe über 5 Commerz-Lasten, von oder nach fremden Häfen, müssen einkommend und ausgehend einen Lootsen nehmen und für 6 Fuss, wenn sie auch nicht so tief gehen, bezahlen. Das Lootsengeld einkommend während des Sommer halben Jahres — vom 1. April bis zum 1. October inclusive — beträgt, wenn das Schiff nicht über 6 Fuss tief gehet, 1 Speciesthaler 72 Schillinge, und für jeden Fuss mehr 48 Schillinge extra. Das Lootsengeld ausgehend beträgt im Sommer für 6 Fuss Tiefgang 1 Spth. 8 ß, und 32 ß mehr für jeden Fuss darüber. Das Lootsengeld im Winter ist für 6 Fuss Tiefgang 2 Spth., und 60 ß für jeden Fuss mehr. Das Lootsengeld ausgehend beträgt im Winter für 6 Fuss Tiefgang 1 Spth. 40 ß, und für jeden Fuss mehr 40 ß. Das Fluss-Lootsengeld beträgt für ein 6 Fuss tief gehendes Schiff 36 ß pr. Meile, und für jede Meile mehr 4 ß pr. Fuss. 1 norwegische Meile = 4 englischen. Die wegen contrairen Windes einlaufenden Schiffe zahlen nur Lootsen und Ringgeld. Schiffe der Länder, welche keinen Handelstractat mit Norwegen haben, zahlen die Hälfte mehr als in der folgenden Tabelle angegeben ist.

Tiefgang d. Schiffs	Sommer.			Winter.		
	Einkommend	Ausgehend	Fluss-Lootsengeld	Einkommend	Ausgehend	Fluss-Lootsengeld
	Spth. Sch.	Spth. Sch.	Spth. Sch.	Spth. Sch.	Spth. Sch.	Spth. Sch.
6 Fuss u. darunter	1. 72	1. 8	— 36	2. —	1. 40	— 45
6 F. und unter 7 F.	2. —	1. 40	— 40	2. 60	1. 80	— 50
7 » » » 8 »	2. 48	1. 72	— 44	3. —	2. —	— 55
8 » » » 9 »	2. 96	1. 104	— 48	3. 60	2. 40	— 60
9 » » » 10 »	3. 24	2. 16	— 52	4. —	2. 80	— 65
10 » » » 11 »	3. 72	2. 48	— 56	4. 60	3. —	— 70
11 » » » 12 »	4. —	2. 80	— 60	5. —	3. 40	— 75
12 » » » 13 »	4. 48	2. 112	— 64	5. 60	3. 80	— 80
13 » » » 14 »	4. 96	3. 24	— 68	6. —	4. —	— 85
14 » » » 15 »	5. 24	3. 56	— 72	6. 60	4. 40	— 90
15 » » » 16 »	5. 72	3. 88	— 76	7. —	4. 80	— 95
16 » » » 17 »	6. 16	4. 10	— 80	7. 80	5. 20	— 100
17 » » » 18 »	6. 96	4. 64	Und für jeden Fuss mehr.	8. 60	5. 80	Und für jeden Fuss mehr.
18 » » » 19 »	7. 72	5. 8		9. 60	6. 40	
für jeden F. über 19	— 96	— 64	— 96	1. —	— 80	1 —

Münze, Gewicht und Maass, wie in Christiania.

Antwerpen,

der Haupthafen von Belgien, liegt an der Schelde, ungefähr 60 Meilen von Vlissingen, unter 51° 13′ 16″ nördlicher Breite und 4° 24′ 10″ östlicher Länge. Hier ist ein vortrefflicher Hafen mit grossen Docks, Waarenlager, etc. Die grössten Schiffe können bis an die Stadt kommen.

Folgende Unkosten kommen auf ein priveligirtes Schiff von 207 Tonnen englisch oder 221 Tonnen Antwerpener Maass, mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

Lootsengeld, von See bis nach der Rhede von Vlissingen für 13½ Fuss Tiefgang . . .	53 *fr.* — *c.*
Lootsengeld, von Vlissingen nach Antwerpen für desgleichen	50 » — »
Lootsengeld, nach Vlissingen, für 24 Palm oder 12 Fuss	24 » — »
Latus	127 *fr.* — *c.*

Transport . .	127 *fr.*	— *c.*
Lootsengeld, von Vlissingen in See	16 »	50 »
Lootsengeld, das Schiff aus dem Strom in den Dock zu bringen und wieder heraus . .	2 »	— »
Seeprotest und Verklarung beim Handelsgericht	14 »	10 »
Kosten beim Handelsgericht wegen Ernennung eines Sachverständigen das Schiff zu besichtigen	6 »	65 »
Besichtigung der Lucken und Stauen der Ladung	12 »	— »
Plombiren der Lucken und des Schiffsproviants	8 »	90 »
Hafengeld	3 »	— »
Tonnengeld 221 Tonnen à 90 Cents, einkommend und ausgehend	198 »	90 »
Extra-Abgabe 13 % und Stempel	44 »	38 »
Certificat, Stempel, Messen und Quittungen über das Tonnengeld	11 »	90 »
Dockgeld ca. 52 Cents, auf 3 Monat	53 »	4 »
Für das Kochhaus, auf 2 Wochen	3 »	80 »
Ballast, 25 Last	32 »	10 »
Consulat-Gebühren, Ausclarirung	2 »	71 »
Mustern der Mannschaft und Schein des Wasserschouts	5 »	70 »
Courtage, 221 Tonnen ca. 75 Cents ℘r Tonne	78 »	32 »
Accise, Consumtionsabgaben auf Schiffsproviant, Ein- und Ausclarirung	5 »	80 »
Aufhebung der Zoll-Bürgschaftsscheine, Porto und kleinen Spesen	6 »	74 »
An das Lootsen-Comptoir für Eintragung des Schiffs	1 »	— »
Trinkgeld an den Lootsen von Vlissingen nach Antwerpen	5 »	— »
An den britischen Consul, für Bescheinigung der Musterrolle	5 »	44 »
	644 *fr.*	98 *c.*

Münze. — Man rechnet hier nach Franken und Cents; zuweilen auch nach Gulden und Cents.

Gewicht und Maass. — Das französische Geld- Gewicht- und Maasssystem wird hier täglich allgemeiner. Das früher gebrauchte Quintal, welches dann und wann auch noch vorkommt, ist gleich 103,$_{33}$ ℔ englisch. Wegen des Näheren, siehe Frankreich.

Amsterdam

liegt an dem Y, welches ein Arm des Zuydersees ist. Der Hafen ist vortrefflich, das Wasser darin tief und ist auch durch drei neue, fast vollendete Docks sehr verbessert worden. Vermittelst des Canals können grosse Schiffe von Nieuve Diep nach Amsterdam kommen und auf diese Weise die Pampus Sandbank, wo das Y sich mit dem Zuydersee vereinigt, vermeiden. Ehe dieser Canal gegraben wurde, mussten grosse Schiffe einen Theil der Ladung auf der Rhede ein- oder ausladen, und wurden ausserdem durch die schwierige Schiffahrt des Zuydersees oft mehrere Wochen lang aufgehalten, wohingegen jetzt die Reise durch den Canal in 24 Stunden mit der grössten Sicherheit gemacht werden kann.

Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes Schiff von 300 Tonnen pr. Register — ungefähr 158 Last — mit einer Ladung einkommend und ausgehend:

Lootsengeld einkommend und ausgehend . . .	200 *fl.*	— *c.*
Schleusen-Abgaben und Canal-Unkosten, einkommend und ausgehend	84 »	— »
Messung des Schiffs	18 »	— »
Tonnengeld, einkommend und ausgehend, ca. 45 Cents pr. Tonne	284 »	40 »
Syndicat-Taxe von 13 %	37 »	— »
Hafen- und Dockgeld	27 »	— »
Kaigeld .	13 »	10 »
Erlaubnissschein, um Lebensmittel zollfrei zu verzehren	5 »	— »
Ausclarirung u. Kosten, Gebühren an Beamte, etc.	38 »	— »
	706 *fl.*	50 c.

Das Wechselpari auf London ist 11 Gulden 58 Cents.

Wenn ein Schiff aus dem mittelländischen Meere ankömmt, alsdann werden die Schleusen- und Canal-Abgaben verdoppelt; auch sind das Hafengeld und die Ausclarirungskosten eine Kleinigkeit mehr. Tonnengeld und Syndicat-Taxe werden — vom 1. Januar bis 31. December gerechnet — nur ein Mal des Jahrs, und zwar bei der ersten Reise, bezahlt. Die Kosten des Schiffszugs auf dem Canal betragen für jedes Pferd auf der ganzen Reise 21 *s.* Sterling.

Die für Befrachtungen berechnete Provision ist gewöhnlich nach Uebereinkunft.

Der Hafen ist gut zum Ausbessern. Das Heuergeld für Seeleute ist billig, auch sind Lebensmittel gut und wohlfeil zu haben. Die Zollofficianten sind angewiesen den Capitain mit allen Formalitäten, die das Gesetz verlangt, bekannt zu machen.

Münze. — Man rechnet hier nach Gulden zu 100 Centimes. Der Gulden ist ungefähr 1 *s.* 8¾ *d.* werth. Neue Zehnguldenstücke sind = 16 *s.* 6 *d.* werth. Die 1½ Guldenstücke wurden am 6. September 1846 eingefordert und dabei bekannt gemacht, dass sie nicht länger als gangbare Münzen gelten und in der Folge bei öffentlichen Cassen nicht in Zahlung angenommen werden sollten, und dass Niemand sie anzunehmen verpflichtet wäre.

Gewicht und Maass. — 100 ℔ sind gleich 108,$_{923}$ ℔ englisch. Eine Last Ballast ist nur 2000 ℔; eine Last Eisen oder Kupfer, für gewöhnliche Fracht, ist 4000 ℔; für Korn — Hafer — 10 Quarters 5¼ Winchester Bushels. Bei Frachten wird Rocken für 20½ % und Weitzen für 30 % höher gehalten als Hafer; gegen Sämereien wird Rocken 12 % höher gehalten.

Rotterdam,

der zweite Seehafen und die zweite Stadt von Holland, liegt am nördlichen Ufer der Maas, wo sie sich mit der Rotte vereinigt, 17 Meilen in gerader Entfernung von ihrer Mündung

und 35 Meilen SSW. von Amsterdam. Die Stadt Rotterdam, welche unter 31° 55′ 19″ nördlicher Breite und 4° 29′ 4″ östlicher Länge liegt, hat eine vortheilhaftere Lage als irgend eine andere Stadt von Holland. Die grössten Kauffahrteischiffe fahren mit der grössten Leichtigkeit bis an die Stadt, und ist sowohl wegen ihrer Lage an der Hauptmündung des Rheins, als auch an der der Maas, der Hauptsitz des auswärtigen Handels der von diesen Flüssen durchströmten Gegenden. Die Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes Schiff von 134 Tonnen englisches oder 140 Tonnen holländisches Maass, mit Ladung einkommend und ausgehend, sind folgende:

Lootsengeld von See nach Helvoet	56 fl	15 c.
Brückengeld .	3 »	20 »
Versiegelung und Liste des Proviants und Stadt-Accise-Abgaben	5 »	20 »
Planken .	2 »	— »
Indorsirung des Scheins über den Lastgehalt .	— »	60 »
Baken- und Boyengeld	20 »	51 »
Hafengeld .	19 »	— »
Tonnengeld für das Jahr, einkommend 140 Tonn. à 75 c. pr. Tonne mit 13 % Zulage 8 fl 19 c.	71 »	19 »
Ausclariren am Zollhause	19 »	50 »
Zollbeamten für Indorsirung des Zollscheins . .	1 »	80 »
Bekanntmachen wegen Fracht	3 »	20 »
Manifeste .	3 »	— »
Versiegelung der Luken, und Wache	3 »	— »
Indorsirung der Zollscheine von den Zollaufpassern	3 »	60 »
Erlaubnissscheine auf dem Flusse zu löschen und nach Sonnenuntergang zu landen, Zollaufpasser, etc.	5 »	— »
Stauen der Ladung und Arbeitslohn	26 »	20 »
Ballast .	20 »	10 »
Latus	263 fl	25 c.

Transport . .	263 *fl*	25 *c*.	
Armenbüchse	1 »	50 »	
Porto und kleine Spesen	5 »	94 »	
Boten an den Lootsen zu senden	— »	50 »	
Gesellschaft der Rettungsböte	1 »	40 »	
Canal-Abgaben, einkommend	18 »	— »	
» ausgehend	18 «	— »	
Ausclariren am Zollhause zu Helvoet	8 »	— »	
Einclariren » » » »	8 »	— »	
Lootsengeld von Helvoet bis in die Stadt . . .	37 »	— »	
» » » » » den Hafen . .	4 »	— »	
Schein über den Lastgehalt und Messen des Schiffes	5 »	60 »	
Tonnengeld, ausgehend	71 »	19 »	
Lootsengeld nach Helvoet	46 »	50 »	
» von Helvoet in See	56 »	15 »	
	545 *fl*	03 *c*.	

Provision auf die einkommende Fracht rechnet man 2 bis 2½ % und für Besorgung der Fracht ausgehend 4 bis 5%, nach Uebereinkunft.

Für Ballast rechnet man 89 *c*. pr. Last.

Die Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes Schiff, welches beladen ankommt und mit Ballast abgeht, sind wie folgt:

Tiefgang 11 Fuss engl. und 107 Tonn. holl. Maass	332 *fl*	33 *c*.	
» 15 » » » 387 » » »	1250 »	74 »	
» 18½ » » » 457 » » »	1640 »	50 »	

Das Tonnengeld nebst Zulage von 13 %, ausgehend und einkommend, vom 1. Januar bis 31. December berechnet, wird bei der ersten Reise und zwar nur einmal im Jahre bezahlt.

Wegen Bemerkungen über das Tonnengeld, s. Amsterdam.

Bemerkungen. — Das Messungs-Certificat gilt für 2 Jahre. Alle Schiffe, welche ins Königreich kommen oder dasselbe

verlassen, entweder zur See oder über die Watten, die zwischen den Inseln und der Küste von Friesland, wie auch der Provinz Groningen liegen, sind dem Tonnengelde nach ihrer Tragbarkeit unterworfen. Die Tonne wird zu 1000 ℔ niederländisches Gewicht gerechnet.

Lootsengeld. — Das Lootsengeld wird in jedem Hafen nach einem Local-Tarife, für Sommer und Winter bestimmt, und nach dem Tiefgang des Schiffs gerechnet. Fremde Schiffe zahlen auch Extra-Lootsengeld, welches sich nach den Häfen ändert; diejenigen von England, Frankreich, Norwegen, den Vereinigten Staaten von Amerika und einigen andern Ländern sind speciell davon befreiet.

Ein Schiff, welches durch Sturm oder eine andere Ursache innerhalb 24 Stunden nach der ersten Abfahrt von dem Hafen wieder in den Hafen einläuft, zahlt nur das halbe Lootsengeld.

Da der Hafen von Rotterdam mehr als Eine Einfahrt hat, nämlich die über Helvoetsluys und über Briel, so ist das Lootsengeld für jede derselben verschieden. Das Lootsengeld für Briel und das für Helvoetsluys beträgt für ein fremdes Schiff wie folgt:

Einkommend durch Briel	61 *fl.*	15 *c.*
Abfahrend » »	20 »	75 »
Zusammen . .	81 *fl.*	90 *c.*
Einkommend durch Helvoetsluys	79 *fl.*	30 *c.*
Abfahrend » »	21 »	10 »
Zusammen . .	100 *fl.*	40 *c.*

Für Legen in den Hafen zum Schutze, etc. — Schiffe, welche durch Seenoth getrieben oder um einen erlittenen Schaden auszubessern einen Hafen anlaufen, sind von dem Tonnengelde frei, und priveligirte Schiffe, die mit denen der Niederlande auf gleichem Fusse stehen, sind in solchem Falle von allen Abgaben frei, mit Ausnahme des Lootsengeldes, des Boyengeldes und der Declarationen. Schiffe, welche einen

Hafen anlaufen, um erlittenen Schaden auszubessern, können Kaufmannsgüter frei aus- und einladen, aber beschädigte Güter nicht ohne besondere Erlaubniss verkaufen. Die Zollabgaben werden alsdann nach dem wirklichen Werthe, wie durch den Verkaufspreis bestätigt, geordnet. Solche Schiffe, welche vor Ablauf von 24 Stunden nach der Abfahrt wieder in den Hafen einlaufen, sind nur das halbe Lootsengeld zu zahlen verpflichtet.

Ausladungs-Abgaben. — Diese sind: Forderungen zum Besten der Zolleinnehmer von 1½ bis ¼ % auf den Betrag des Zolls, die sich von 10 bis 100 Gulden und darüber belaufen.

Quarantaine. — Schiffe, welche aus dem mittelländischen Meere kommen, sind allein der Quarantaine und Gesundheits-Certificaten, wenn die Regierung solche Vorsichtsmassregel für nöthig hält, unterworfen. Die Quarantaine-Abgaben bei der Amsterdamer Station betragen für jeden Besuch 3 Gulden, für jeden der Mannschaft 1 Gulden und für Certificate und Inspection 1 Gulden 50 Cents. In den südlicheren Häfen sind diese Unkosten etwas höher.

Küstenhandel. — Der Küstenhandel ist den Schiffen aller Nationen erlaubt oder wenigstens nicht verboten, aber streng genommen hat es Bezug auf den Küstenhandel zur See und nicht auf den der Flüsse oder Canäle.

Allgemeine Abgaben für Leuchtbaken, Baken und Boyen auf den äussersten Küsten von Holland.

Laut einem Decrete vom 28. März 1836 wird verordnet, dass alle Schiffe, holländische oder fremde, in welche Häfen der Niederlande sie auch einlaufen mögen, folgende Abgaben pr. Tonne bezahlen sollen, nämlich:

	Leuchtbaken.	Baken.
Schiffe, welche von irgend einem Hafen östl. vom Cap der guten Hoffnung bis Cap Horn kommen, zahlen einkommend	C. 4.	C. 12.
Dito ausgehend	2.	3.

	Leuchtbaken.	Baken.
Schiffe, welche vom Cap der guten Hoffnung, Afrika oder Amerika kommen, zahlen	C.	C.
einkommend	3.	5.
Dito, ausgehend	1.	2½.
Schiffe, welche vom mittelländischen Meere, mit Einschluss von Gibraltar und Canton, kommen, zahlen einkommend	2½.	3½.
Dito, ausgehend	1.	1½.
Schiffe, welche von Spanien, Frankreich, Grossbritannien und dem Canal kommen, zahlen einkommend	2.	3.
Dito, ausgehend	½.	1.
Schiffe, welche von Grönland und allen nördl. von Holland liegenden Ländern kommen, zahlen einkommend	1½.	2.
Dito, ausgehend	½.	1.
Küstenfahrer zahlen einkommend	½.	1.
Dito, ausgehend	1.	1½.

Bei der Messung des Tonnengehalts der Dampfschiffe ist der von den Maschinen, etc. eingenommene Raum abzuziehen. Ballast beladene Schiffe zahlen die Hälfte der obigen Abgaben.

Kriegsschiffe, holländische oder fremde, sind von obigen Abgaben frei. Holländische Fischer- und Lootsenfahrzeuge sind auch frei. Die Abgaben für Leuchtbaken, Baken und Boyen werden durch dieselbe Ordonnanz bestimmt. Diese Unkosten sind für alle die Flüsse, etc. sehr genau angegeben und sehr mässig.

Innere Schifffahrt der Niederlande.

Zufolge eines Decrets vom 8. August 1833 genehmigte der König von Holland den folgenden, von einer permanenten Commission des Syndicats des sinkenden Fonds zur Liquidation der Canal-Anleihe vorgeschlagenen neuen Tarif der

Schifffahrts-Schleusen- und Brücken-Abgaben für den grossen Canal von Nord-Holland.

Die Schleusen-Abgaben für Schiffe, welche von fremden Ländern kommen, werden nach dem Tonnengehalte und nach der Entfernung des Hafens bis zu dem Orte der Abfahrt angesetzt.

Bei jeder der Schleusen, Namens Wilhelm's, Purmerende, Zype und Nieuwe Deep betragen die Abgaben während der Nacht, d. h. von einer halben Stunde nach Sonnen-Untergang bis einer halben Stunde vor Sonnen-Aufgang, sowohl bei der Ankunft als bei der Abfahrt, das Doppelte, was in dem Tarife angegeben ist; während des Tages sind die Abgaben wie folgt.

Bei der Ankunft:

	100 Tn. u. darüber:	Von 100 bis 150 T.:	Ueber 150 T:
Schiffe, welche von Ostindien und Ländern jenseit des Cap der guten Hoffnung und von amerikanischen Häfen jenseit des Cap Horn oder von der Südsee kommen, zahlen pr. Tonne	11 c.	11½ c.	½ c
Schiffe, welche von Westindien und von allen Häfen an der Ostküste von Nord- und Süd-Amerika, mit Einschluss der Inseln, so wie von allen Häfen vom Cap der guten Hoffnung bis nach der Strasse von Gibraltar kommen, zahlen pr. Tonne	9 »	9½ »	½ »
Schiffe, welche von den Häfen und Inseln des Mittelländischen Meeres und der Levante, an beiden Küsten bis nach Gibraltar kommen, zahlen pr. Tonne	7 »	7½ »	½ »
Schiffe, welche von Gibraltar bis nach der Strasse von Dover, dem irländischen Canal, und von allen westlich und			

	100 Tn. u. darüber:	Von 100 bis 150 T.:	Ueber 150 T.:
nördlich von Cap Trafalgar gelegenen Gegenden kommen, zahlen pr. Tonne	5 c.	5½ c.	½ c.
Schiffe, welche aus der Strasse von Dover und allen andern ausser der oben erwähnten, an der Nord- und Ostsee liegenden Häfen kommen, zahlen pr. Tonne	3 »	3½ »	½ »
Bei der Abfahrt			
zahlen alle Schiffe ohne Rücksicht auf den Bestimmungsort pr. Tonne . . .	3 »	3½ »	½ »

Die vorstehenden Abgaben werden auf die Hälfte reducirt, wenn Schiffe beim Einlaufen drei Viertel mit Bauholz oder Salz und wenn sie mit Ballast beladen, wie auch bei der Abfahrt wenn sie in vollem Ballaste sind.

Bei solchen Reductionsfällen muss die Specification der Ladung genau beglaubigt werden.

Die Canal-Abgaben für die vier Schleusen werden bei der Ankunft an der Schleuse zu Nieuw Deep dem Hafen-Commissair und bei der Abfahrt dem Commissair zu Wilhelm's Schleuse bezahlt.

Die dem Capitain gegebene Quittung muss von ihm dem Hafen-Commissair, der bei der letzten Schleuse angestellt ist, vorgezeigt werden.

Jedes Schiff, welches beim Eingang des Canals, ohne früher in dem Königreiche der Niederlande gemessen zu sein, ankommt, muss bei Bezahlung der Canal-Abgaben gemessen werden.

Schiffe, welche nicht in den Canal fahren, sondern auf dem Canal ihre Ladung, ganz oder zum Theile, durch Lichterschiffe befördern, zahlen die Abgaben für jedes Lichter-Schiff nach dem gesetzlich festgesetzten Ansatze des Tonnengehalts. Der Tonnengehalt und der Ort, von welchem ein solches Schiff

ausclarirte, müssen in dem Frachtbriefe des Lichterschiffs nebst der Quittung über die Canal-, Brücken- und Schleusen-Abgaben angeführt werden.

Schiffe, welche als Lichterschiffe bekannt sind, werden mit besonderer Erlaubniss der Zoll- und Accise-Beamten als solche gebraucht, um die Ladungen der Schiffe, welche aus der See ankommen, nach ihrem Bestimmungsorte zu befördern, oder welche mit besonderer Erlaubniss die Ladungen derjenigen Schiffe, welche über See abfahren wollen, an Bord zu bringen.

Schiffe, welche nicht als Lichterschiffe bekannt sind, dürfen Kaufmannsgüter führen, die, nachdem dieselben verzollt sind, weiter befördert werden sollen, oder welche Kaufmannsgüter am Bord haben, die über Land ausgeführt zu werden bestimmt sind. Diese Schiffe gehören in die Categorie derjenigen, welche so weit als von der Strasse von Dover etc. ankommen und bezahlen beim Passiren der vier Schleusen nur die Abgaben, welche für jene Categorie angesetzt sind.

Die für fremde Länder beladenen Schiffe, welche in den Fall gerathen die Ladung anzubrechen, einen Theil ihrer Ladung zu löschen oder ein Deficit zu ergänzen, zahlen nur die Schleusen-Abgaben nach den Umständen ihres Ladens.

Maasse für Frachtgüter, etc. — Auf die Last rechnet man 8 Oxhoft Wein, 5 Stückfass Genever, 14 Tonnen Heeringe, 12 Tonnen Pech, 13 Tonnen Theer, 4 Fass Olivenöl, 7 Fass Thran, 20 Kisten Apfelsinen, 4000 ℔ Reis, 3000 ℔ Mandeln, 2000 ℔ Wolle, etc. Die Fracht für eine Last Weizen ist um 10 % höher als die einer Last Gerste, und die Letztere 20 % höher als die einer Last Hafer.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Amsterdam.

Ostende

ist der zweite belgische Seehafen, und dieser, so wie Antwerpen, sind eigentlich die einzigen Seehäfen von Belgien.

Schiffe von 200 bis 300 Tonnen können aus See über Ostende nach Brügge, und kleine Schiffe, die den Verkehr mit dem Innern des Landes durch die Canäle unterhalten, nach Nieuport kommen. Die Canäle und Flüsse Belgiens verbreiten viele von den Vortheilen der Seehäfen über die inländischen Städte Brüssel, Gent, Lüttich und über die meisten Städte und Sitze der Industrie im Königreiche. Schiffe segeln von Löwen, welche Stadt im Mittelpunkte des Landes liegt, mit Ladungen direct nach England und andern Ländern.

Ostende liegt unter 51° 13′ 57″ nördlicher Breite und 2° 55′ 8″ östlicher Länge. Die Einfahrt zum Hafen ist schwierig, aber die Lootsen sind geschickte Leute. Es sind hier zwei gut unterhaltene Leuchtthürme, die, wenn sie in einer Linie gehalten werden, den Eingang zum Canal, der nach dem Hafen führt, bezeichnen. Der Hafen ist sicher und der innere Hafen gross und bequem, wie auch mit einem schönen breiten Kai umfasst. Grosse Schiffe können nur bei Hochwasser einlaufen, und bei stark vom Lande wehenden Winden ist das Einlaufen schwierig. In Ostende ist ein Handelsgericht und eine Handelskammer, wie auch ein englischer Consul.

Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes Schiff von 60 Tonnen, mit einer Ladung Steinkohlen einkommend und mit einer Ladung Lohe abgehend:

Lootsengeld, einkommend, für 10 Fuss Tiefgang	64 *fr.*	45 *c.*
Dito , ausgehend, » 8 » »	45 »	40 »
Hafenmeister-Gebühr	5 »	— »
Tonnengeld, einkommend und ausgehend . .	147 »	94 »
Bassin-Abgaben	51 »	14 »
Bakengeld	9 »	90 »
Tonnengeld-Zulage	11 »	— »
Schleusen-Abgaben	6 »	90 »
Schleusen-Arbeitsleute	2 »	— »
Beamten für Messen des Schiffs	8 »	50 »
Latus . .	352 *fr.*	23 *c.*

Transport . .	352 *fr.*	23 *c.*
Tage der Beaufsichtigung	6 »	34 »
Planken .	5 »	75 »
Ballast, 5 Last	11 »	21 »
Wasserschout	12 »	70 »
Kochhaus .	— »	70 »
Wasser, 2 Fass	1 »	— »
Consulat-Gebühren	5 »	75 »
Ein- und Ausclarirung	25 »	— »
	420 *fr.*	68 *c.*

Die belgischen Tonnen- und Schifffahrts-Abgaben sind zweierlei Art, nämlich für nationale Schiffe oder die solcher Länder, welche mit Belgien Gegenseitigkeits-Verträge haben, beträgt das Tonnengeld 90 Centimen von 1 Franken pr. Tonne jährlich, und für fremde Schiffe aus Ländern, welche keine solche Verträge haben, 2 Fr. 20 Cent. pr. Tonne, zahlbar für jede Reise. Die Zulage-Abgabe oder die alte Syndicat-Taxe von Holland, welche 13 % beträgt, wird von jedem Schiffe gleichfalls bezahlt. Schiffe, beladen oder unbeladen, welche aus Noth in den Hafen einlaufen müssen, oder welche freiwillig nach der ersten Abfahrt darin ankern, zahlen kein Tonnen- Boyen- und Bakengeld und keine Declarations-Gebühren; aber sie bezahlen alle anderen Abgaben. Schiffe, welche aus Noth oder mit Schaden in den Hafen einlaufen, dürfen ihre Ladungen frei ausladen, aber die beschädigten Güter ohne Genehmigung der Behörden nicht verkaufen. Solche Schiffe zahlen nur das halbe Lootsengeld wenn sie innerhalb 24 Stunden nach dem Absegeln wieder in den Hafen einlaufen.

Ausladungs-Abgaben, Forderungen zum Besten der Zolleinnehmer, welche $^1/_4$ bis $1^1/_2$ % des Belaufs des gehobenen Zolls betragen, trägt die Ladung und betrifft nicht das Schiff.

Das Lootsengeld wird in jedem Hafen nach einem localen Tarife oder einer Scala für Winter und Sommer nach dem

Tiefgange des Schiffs bestimmt. Fremde Schiffe zahlen Extra-Lootsengeld, welches nach dem Hafen, woher sie kommen, wechselt. England ist frei.

Zwischen Grossbritannien und Belgien besteht kein Handels- und Schifffahrts-Vertrag, sondern nur der Vertrag in Betreff der Trennung Belgiens und Hollands, welcher in commercieller Hinsicht nur die Verordnungen rücksichtlich der Brücken- Canal- und Fluss-Abgaben festsetzt. Britische und belgische Schiffe laufen in die Häfen der beiden Länder als nationale ein.

Der Unterschied in den Kosten zwischen einem beladenen oder mit Ballast abgehenden Schiffe besteht in Lootsengeld, Courtage und einigen andern kleinen Spesen. Alle anderen Kosten sind dieselben, ob die Schiffe beladen oder unbeladen sind.

Die Unkosten zu Ostende für ein nicht priveligirtes Schiff von 200 Tonnen würden sich auf circa 1175 Franken oder 47 £ belaufen. Zu Antwerpen auf 60 £.

Münze, Gewicht und Maass. — Die metrischen und Decimalgewichte, wie auch die französischen Maasse, wurden im Jahre 1836 gesetzlich eingeführt. Siehe Antwerpen und Frankreich.

Frankreich.

Baumwollenes Zeug, durch eine Bereitung von Eisen-Oxid gelb gefärbt, zahlt eine Abgabe wie gedrucktes.

Es ist von dem Director des französischen Zollamts angezeigt worden, dass Ausfuhrwaaren nach den Marquesas- oder Freundschafts-Inseln, welche unter Frankreichs Schutze stehen, keinen Ausfuhrzoll bezahlen sollen.

Das Porto eines Briefes in England nach oder von irgend einem Orte in Frankreich ist 5 *d.*, vorausgesetzt dass das Porto in England bezahlt wird; wird dasselbe aber in Frankreich bezahlt, so wird es nach dem durch das französische

Gesetz bestimmten Ansatze berechnet. Daher beträgt das in England bezahlte französische Porto eines Briefes nach oder von Boulogne 5 *d.*; aber wenn es in Frankreich bezahlt und der Brief direct zwischen Boulogne und England befördert wird, ist es nur 2 *d.*

Hauptverordnungen durch königliche Ordonnanz, betreffend die französische Heeringsfischerei.

Jeder Rheder, welcher ein Boot zum Heeringsfange ausrüstet, muss jede Saison bei dem königlichen Marine-Bureau und auch bei dem Zollhause eine Declaration abgeben, enthaltend:

1) Die Namen des Rheders und Capitains.
2) Den Namen und Tonnengehalt des Boots.
3) Den Hafen, dem das Boot angehört.
4) Die Zahl der Mannschaft, mit Ausschluss des Capitains.
5) Den Ort der Fischerei.
6) Diese Declaration muss auch das Quantum des am Bord befindlichen Proviants enthalten.
7) Auch muss der Rheder sich darin verpflichten das Fahrzeug nach dem in der Declaration genannten Orte zu senden und keine andere als von Franzosen gefangenen Heeringe, bei Strafe des Verlustes seiner Rechte und Prämie, zurückzubringen.
8) Diese Verpflichtung muss von guten, von dem Rheder angeschafften und von dem Präsidenten des Handelsgerichts genehmigten Bürgen garantirt sein.
9) Jeder Capitain eines Boots muss eine Liste der Mannschaft bei sich führen, enthaltend
10) Die Zahl der Leute, mit Ausschluss des Capitains und der Knaben, nach folgendem Verhältniss:

Böte	von 10 Tonnen und darunter	5	Mann
»	» 11 bis 15 Tonnen	6	»
»	» 16 » 20 »	7	»

und so weiter für 5 Tonnen verhältnissmässig 1 Mann mehr.

11) Eine Commission, die in jedem Hafen ihren Sitz hat, wird untersuchen ob die Quantität des Proviants, die Beschaffenheit und der Zustand der Fischereigeräthe dem Tonnengehalte des Boots, der Zahl der Mannschaft am Bord und dem Orte der Fischerei angemessen sind.

12) Jeder Bootsführer muss sowohl bei der Abreise als bei der Ankunft in einem Hafen die Liste seiner Mannschaft den Zollbeamten vorzeigen.

13) Jedes zur Fischerei ausgerüstete Fahrzeug muss direct nach dem Orte seiner Bestimmung hinfahren.

14) Jedes Unternehmen oder jede Verbindung mit fremden Fischerböten, so wie jeder Tausch oder Ankauf der von Fremden gefangenen Fische sind verboten.

15) Jeder Capitain, welcher genöthigt ist in einen fremden Hafen einzulaufen, muss sich sogleich bei dem französischen Consul oder bei der Obrigkeit des Orts zeigen und den Namen und Tonnengehalt seines Boots, so wie die Ursache seines Einlaufens in den Hafen angeben; auch darf derselbe nicht ohne diese pflichtmässige Declaration den fremden Hafen verlassen.

16) Endlich wird der Rheder für die Ausübung seiner in der Declaration eingegangenen Verpflichtung bei der Rückkehr des Boots von der Fischerei verantwortlich gemacht.

Quarantaine-Verordnungen.

Art. 1. Alle Schiffe, welche von den wegen der Pest verdächtigen Ländern kommen, sollen in der Folge nur nach der Unterscheidung der reinen und unreinen Gesundheits-Certificate classificirt werden. Als ein unreines Gesundheits-Certificat soll angesehen werden, wenn entweder in dem Lande, wo dasselbe ausgegeben wurde, oder in andern Ländern, die einen freien Verkehr mit jenem Lande haben, entweder eine pestartige ansteckende Krankheit oder Umstände der Art

herrschen, um Besorgnisse für die öffentliche Gesundheit zu erregen. Das Gesundheits-Certificat muss an dem Tage oder dem Tage vor Abreise des Schiffs eingehändigt oder visirt werden.

Art. 2. Schiffe, welche aus den Häfen der europäischen oder asiatischen Türkei oder Aegypten mit einem reinen Gesundheits-Certificate kommen und einen von unserm Handelsminister bevollmächtigten Medicinal-Beamten nebst Krankenwärtern oder Aufwärtern am Bord haben, sollen zur freien pratique, nachdem zehn Tage, ohne dass ein Zeichen der Krankheit vorgekommen ist, seit ihrer Abfahrt von dem Hafen, wo sie hergekommen, verflossen sind, zugelassen werden.

Art. 3. Schiffe, welche mit reinen Gesundheits-Certificaten aus den Häfen der europäischen oder asiatischen Türkei, mit Ausnahme von Syrien, kommen und keine Medicinal-Beamte am Bord haben, sollen einer Quarantaine-Beaufsichtigung von drei Tagen, ohne dass ein Zeichen der Krankheit vorgekommen ist, in den Häfen des Mittelländischen Meeres und von vier und zwanzig Stunden in denen des Oceans und des Canals unterworfen sein.

Art. 4. Schiffe, welche mit reinen Gesundheits-Certificaten aus den Häfen von Syrien und Aegypten kommen und welche keinen Wundarzt am Bord haben, sollen einer Quarantaine von fünf Tagen, ohne dass ein Zeichen der Krankheit vorgekommen ist, von dem Tage ihrer Ankunft unterworfen sein.

Art. 5. Schiffe mit unreinen Gesundheits-Certificaten von der europäischen oder asiatischen Türkei und Aegypten angekommen, sollen einer Quarantaine von zehn Tagen, ohne dass ein Zeichen der Krankheit vorgekommen ist, ohne die Unterscheidung ob sie einen Medicinal-Beamten am Bord haben oder nicht, unterworfen sein.

Art. 6. Schiffe, welche mit reinen Gesundheits-Certificaten aus der Regentschaft Tunis kommen, sollen sogleich zur freien pratique nach Beglaubigung ihrer Papiere zugelassen werden.

Art. 7. Waaren mit einem reinen Gesundheits-Certificate begleitet, können, was auch die Eigenschaft oder der Ursprung derselben sein möge, unmittelbar nach ihrer Ankunft, wenn 10 Tage, ohne dass ein Zeichen der Krankheit vorgekommen ist, verflossen sind, frei gelandet werden.

Im Falle, dass das Gesundheits-Certificat nicht rein ist, so sollen für die Krankheit empfängliche Waaren einer Quarantaine in dem Lazarette für 3 reine Tage, von dem Tage des Ausladens gerechnet, unterworfen sein.

Art. 8. Wenn irgend ein Pestfall oder irgend eine andere verdächtige Krankheit während der Reise oder während der Quarantaine vorkommen sollte, so sollen die Passagiere, das Schiff und die Ladung einer besondern Quarantaine unterworfen werden, deren Dauer von der Sanitäts-Commission in dem Hafen der Ankunft zu bestimmen und der Genehmigung des Handelsministers zu unterwerfen ist.

Art. 9. Französische, von dem Handelsminister ernannte Medicinal-Beamte sollen in denjenigen Häfen der Levante, wo ihre Gegenwart nothwendig befunden werden wird, angestellt werden, um die gehörige Ausführung der zum Schutze der öffentlichen Gesundheit erforderlichen Massregeln zu sichern. Sie sollen den Gesundheitszustand des Landes vor der Abreise eines jeden Schiffes untersuchen und über denselben berichten. Das Gesundheits-Certificat soll nach ihrem Bericht ausgestellt werden. Schiffs-Medicinal-Beamte sollen während der Reise die Ausführung derjenigen Massregeln, welche von dem Handelsminister zur Reinigung des Gepäcks und der Kleidung der Passagiere angeordnet sein werden, beaufsichtigen.

Art. 10. Die Bestimmungen dieser Ordonnanz, betreffend unreine Gesundheits-Certificate aus dem ottomanischen Reiche, sollen auf alle Länder Anwendung finden, welche in der Folge in die Classe der Oerter, wofür die Verordnungen für unreine Gesundheits-Certificate gelten, gestellt werden. Diese

Ordonnanz, datirt vom 18. April, ist von dem König unterzeichnet und von dem Handelsminister contrasignirt.

Das Journal des Débats meldet, dass die französische Regierung mit den sardinischen Staaten einen Handels- und Schifffahrts-Tractat abgeschlossen habe. Voriges Jahr wurde der Handelstarif jener Regierung bedeutend modificirt und der Zoll, mit wenigen Ausnahmen, auf alle Einfuhr-Artikel in jenem Lande wesentlich herabgesetzt. Der Zoll auf weisses und grobes Baumwollenzeug wurde nach der Qualität von 50 auf 37, und auf gedruckte Baumwollenzeuge von 40 auf 27 % herabgesetzt. Die Herabsetzung auf Seidenwaaren war 33 %, die auf Hanfenzeuge von 57 auf 31, die auf chemische Sachen von 75 auf 50, die auf Seife 40, die auf Glas 33, die auf Bouteillen 50, die auf Hüte 40, auf Buntpapier 23, und auf Bronzewaaren 17 %. Die sardinische Regierung bei der Revision des Tarifs sah richtig ein, dass ein mässiger Zoll den Fortschritt des Schleichhandels hemmen und die Schatzkammer dadurch bereichern würde.

»Der neue sardinische Tarif, welcher seit einigen Tagen ratificirt worden, ist den französischen Manufacturen besonders günstig. Der Zoll auf französische Weine und Branntweine ist noch mehr heruntergesetzt worden. Weisses Porzellan wird anstatt 50 Franken nur 35 Franken und buntes Porzellan anstatt 70 nur 50 Franken pr. Kilogramme bezahlen.«

»Dagegen stellt Frankreich die von den sardinischen Schiffen zu erlegenden Hafen-Gebühren denen von französischen Schiffen in sardinischen Häfen zu erlegenden gleich. Der Zoll auf sardinischen Reis wird um ein Drittel reducirt werden und dieselbe Reduction soll auf Bleiweiss Statt finden. Rindfleisch, welches nur 80 Centimen pr. Kil. werth ist, wird in den französischen Provinzen zu 1 Franken 40 Cent. pr. Kil. verkauft und der Zoll wird künftig auf 10 Centimen pr. Kil. reducirt werden.

»Der Minister des Auswärtigen liess diese günstige Gelegenheit nicht vorbeigehen, die Interessen der französischen Literatur durch Anknüpfung einer besondern Convention an den Tractat zu befördern, dadurch, dass er das Recht der in Sardinien wohnhaften französischen Schriftstellern als wenn dieselben in Frankreich ihre Thätigkeit fortsetzten, beschützte. Das so garantirte literarische Eigenthum erstreckt sich nicht nur auf Bücher, sondern auch auf Zeichnungen, Kupferstiche und Musik. Dieser Tractat wird einen offenbaren Einfluss auf die Ausfuhr französischer Bücher haben. Es freuet uns dabei, dass Literaten, wenn sie die Angelegenheiten des Staats leiten, zur Beschützung der Interessen der nationalen Literatur von ihrer Macht Gebrauch machen.«

Münze. — Das 40 Frankenstück, der doppelte Napoleons- oder Louisd'or = 1 £ 13 *s.* 4 *d.* Sterling; das 20 Frankenstück oder einfache Napoleons- oder Louisd'or = 16 *s.* 8 *d.*; das 30 Sousstück = 1 *s.* 3½ *d.*; 1 Frankenstück (100 Centimen) = 10 *d.*; das 15 Sousstück = 7½ *d.*; das halbe Frankenstück = 5 *d.*; das viertel Frankenstück = 2½ d.; das 2 Sousstück = 1 *d.*; 1 Sousstück = ½ *d.*

Gewichte. — 1 Centner (112 ℔ engl.) = 50,7824600 Kilogr.; 1 Tonne (20 Centner) = 1015,6490000 Kilogr.; 1 Kilogramme (2,20548 ℔) = 2 ℔, 3 Unzen, 4¾ Drachmen engl. Gewichts.

Abbeville

liegt an der schiffbaren Somme, unter 50° 7′ 4″ nördlicher Breite und 1° 59′ 58″ östlicher Länge. Die Stadt zählt ungefähr 15,000 Einwohner. Es ist eine emporblühende betriebsame Stadt. In dem Fluss steigt die Fluth ungefähr 7 Fuss, und Schiffe von 150 Tonnen kommen bis an die Stadt. Der Handel des Orts ist bedeutend.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 80 britischen oder 81 französischen Tonnenmaasses, mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

Lootsengeld von See bis nach St. Vallery . .	57 *fr.*	50 *c.*
Schlepp-Pferde zur Expedition	30 »	— »
Canal-Abgaben, einkommend	24 »	26 »
Declaration 6 Franken, Manifest 2 Franken . .	8 »	— »
Bekanntmachen in der Zeitung	— »	50 »
Tonnengeld	99 »	29 »
Courtage, einkommend	51 »	60 »
Ballast, 30 Tonnen	18 »	— »
Lootsengeld, ausgehend	25 »	— »
Gesundheits-Commission	7 »	— »
Kaigeld	— »	25 »
Canal-Abgaben, ausgehend	1 »	— »
	322 *fr.*	40 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, siehe Frankreich.

Dünkirchen,

ein Seehafen und die nördlichste Stadt Frankreichs, liegt an der Strasse von Dover, 40 Meilen Nordwest von Lille und 47 Meilen östlich von Dover, unter 51° 2′ 9″ nördl. Breite und 2° 22′ 37″ östlicher Länge. Die Stadt zählt ungefähr 25,000 Einwohner. Der grösste Uebelstand für die Stadt ist der Mangel an gutem Wasser, da sie nur mit in Cisternen gesammeltem Regenwasser versehen ist. Der Lootsenthurm dient zu einer Landmarke.

Der Hafen von Dünkirchen, wenn auch im hohen Grade künstlich angelegt, ist geräumig und bequem, aber eine Sandbank, welche bei niedrigem Wasser trocken ist und zwischen der Stadt und der Rhede liegt, macht den Eingang in denselben etwas schwierig und scheint ihn mit der Zeit auszufüllen; diesen Unbequemlichkeiten jedoch hat man durch im Jahre 1826 errichtete Werke bedeutend vorgebeugt. Dünkirchen hat sowohl eine innere als eine äussere Rhede, die durch mit dem Ufer parallel laufende Sandbänke geschützt ist und

tiefes Wasser wie auch guten Ankergrund hat. Da Dünkirchen vermittelst zahlreicher Canäle mit einer sehr fruchtbaren Gegend in Verbindung steht, so ist es ein bedeutender Stapelplatz. Die Einwohner haben sich stets durch ihren Unternehmungsgeist ausgezeichnet. Während des letzten und auch während der früheren Kriege zwischen England und Frankreich wurden hier viele Kaperschiffe ausgerüstet. Gegenwärtig sind mehrere diesem Hafen angehörende Schiffe mit der Heeringsfischerei und mit dem Stockfischfange auf der Doggerbank so wie auch an der Küste von Newfoundland beschäftigt. Im Jahre 1826 wurde Dünkirchen zu einem Freihafen erklärt, seit welcher Zeit dessen Handel wesentlich zugenommen hat, besonders mit französischen Weinen für den Bedarf von Belgien, von welchen hier immer eine Niederlage ist. Seifensiedereien, Amidamfabriken, Reepschlägereien, Gerbereien und Eisengiessereien sind hier bedeutend. Es finden sich hier auch Geneverbrennereien, Brauereien, Zuckersiedereien, etc.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 80 britischen oder 81 französischen Tonnen Maasses, mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

Extra-Lootsengeld, bei den Sandbänken, von der rothen Boye bis nach der Rhede, ca. 14 Centimen pr. Tonne	11 *fr.*	34 *c*
Wenn der Lootse jenseits der Sandbänke an Bord genommen wird, so ist das Lootsengeld 23 Centimen pr. Tonne.		
Lootsengeld, einkommend	28 »	— »
Hülfsboot von 12 bis	9 »	— »
Hafenmeisters-Gebühr	3 »	— »
Tonnengeld, Ausclarirung und Expedition . . .	94 »	75 »
Ballast, 25 Tonnen, ca. 60 Centimen pr. Tonne,	15 »	— »
Stempel, am Zollhause einzuclariren und zu berichten	4 »	— »
Latus	165 *fr.*	9 *c.*

Transport . .	165 *fr.*	9 *c.*
Erlaubnissschein	— »	55 »
Messen des Schiffs	5 »	— »
Lootsengeld, ausgehend, wenn beladen 23 Franken, wenn in Ballast	17 »	— »
Sanitäts-Abgaben 5 Franken, mit Ballast auszuclariren 10 Franken	15 »	— »
Zieher, für die Tageszeit 1 Franken pr. Mann pr. Fluth.		
Zieher, für die Nachtzeit 1 Franken 25 Centimen pr. Mann pr. Fluth.		
Kochhaus, ohne Kohlen, 50 Centimen pr. Tag.		
do. mit Kohlen, 1 Franken pr. Tag.		
Courtage, einkommend 2 % auf den Betrag der Frachtgelder.		
Courtage, ausgehend 5 % auf den Betrag der Frachtgelder.		
	202 *fr.*	64 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Frankreich.

Charente,

ein See-Departement von Frankreich, an der Westküste, führt seinen Namen von der Charente, von welcher es durchschnitten ist. Im Norden liegt die Vendée, im Nordosten die beiden Sevres, im Osten die Charente, an deren Mündung Rochefort liegt, von den schiffbaren Flüssen Seudre und Sévre, von denen letzterer ein Canal nach Rochelle führt, und auf der Südseite von der Gironde begrenzt, bewässert. Der Fischfang von Sardellen, Austern, etc. wird hier stark betrieben; auch werden Schiffe zum Stockfischfang ausgerüstet. La Rochelle, Rochefort und die anderen Häfen nehmen an dem Colonial- und Küstenhandel Frankreichs einen bedeutenden Antheil. Mit Ausnahme der Gewinnung von Salz und Branntweinbrennereien ist hier die Fabrik-Industrie auf keine hohe Stufe gebracht; doch werden grobe Wollenzeuge, Seife, feines Steinzeug, Glas, etc.

verfertigt; auch giebt es hier einige Gerbereien und Zuckerfabriken.

Rochefort liegt zu Wasser zwölf Meilen von der Mündung der Charente, der Insel Oleron gegenüber, und 10 Meilen SSO. von La Rochelle, unter 45° 56′ 10″ nördlicher Breite und 0° 57′ 34″ westlicher Länge. Der Hafen ist geräumig und tief genug um die grössten Schiffe aufzunehmen, da er 20 Fuss Wasser bei der niedrigsten Ebbe und volle 40 Fuss bei der hohen Fluth hat.

La Rochelle, Stadt und Seehafen Frankreichs, in dem Departement Charente-Inferieure, von dem sie die Hauptstadt ist, liegt am atlantischen Meere, 76 Meilen Süd zu Ost von Nantes und 93 Meilen NNW. von Bordeaux, unter 46° 9′ 21″ nördlicher Breite und 1° 9′ 40″ westlicher Länge. Rochelle hat für den Handel eine vorzügliche Lage. Die Stadt bildet gewissermassen das Ende eines kleinen Golfs, welcher zu einem Vorhafen dient. Die Stadt wird durch zwei schöne Thürme, welche, man mag zu Lande oder zu Wasser sich derselben nähern, in sehr weiter Entfernung sichtbar sind, beschützt. Der Stadt gegenüber liegen am Ende der Rhede die Inseln Ré und Oléron. Der Hafen ist sicher und bequem und durch einen starken Hafendamm geschützt, auch können Schiffe von 400 bis 500 Tonnen darin liegen. Kürzlich ist ein Dock oder Hinterhafen, in welchem Schiffe ausgebessert werden können, dort angelegt worden.

Die Hafen-Abgaben für ein Schiff von 100 Tonnen sind folgende:

Lootsengeld für ein Schiff von 10 Fuss Tiefgang von der See nach Charente — einschliesslich 6 Franken vom See-Arsenal . . .	88 *fr.*
Fluss-Abgaben	30 »
Eingangs-Zoll, zahlbar von englischen und französischen von England kommenden Schiffen, ca. 22 Sous pr. Tonne Register	110 »
Zoll-Pass .	7 »
	235 *fr.*

Für Courtage rechnet man mit Ladung einkommend 18 Sous pr. Tonne, mit Ladung ausgehend 1 Franken pr. Tonne, für Provision an den Kaufmann 1 Franken pr. Tonne.

Bei Springfluthen steigt das Wasser 15 Fuss französisches Maass, und bei gewöhnlicher Fluth 8 Fuss desgleichen. Linienschiffe können bis Charente hinaufkommen.

Münze, Gewicht und Maass, siehe Frankreich.

Nantes,

eine grosse Handelsstadt und ein Seehafen Frankreichs, liegt an der Loire, ungefähr 34 Meilen von deren Mündung, unter 47° 13′ 6″ nördlicher Breite und 1° 32′ 44″ westlicher Länge. Es giebt drei Einfahrten in die Loire. Die erste und sehr allgemein benutzte liegt zwischen der Bank genannt Le Four und Point Croisic; eine zweite ist zwischen Le Four und der Bank genannt La Banche; die dritte, welche bei südlichen Winden stark befahren wird, liegt zwischen der letzteren und den Felsen genannt La Couronne. Die Schifffahrt, welche natürlich etwas schwierig ist, hat man durch Errichtung von Leuchtthürmen und Baken sehr erleichtert. Von den ersteren ist einer erst kürzlich auf dem nördlichen Theile von Le Four, ungefähr eine Seemeile von Croisic, unter 47° 17′ 53″ nördlicher Breite und 2° 38′ 3″ westlicher Länge errichtet worden. Die Höhe desselben beträgt 56 Fuss. Das Licht ist ein Drehlicht und dem Strahle, welcher 7 Secunden lang anhält, folgt ein dunkler Zwischenraum von 53 Secunden. Zwei Leuchtthürme, die Aiguillon-Lichter genannt, stehen auf der Nordseite des Flusses, nahe bei dessen Mündung; das untere Licht, welches an Point de Levi stösst, befindet sich unter 47° 14′ 33″ nördlicher Breite und 2° 15′ 46″ westlicher Länge. Das Licht ist ein festes Licht und befindet sich 111 Fuss über dem Seespiegel. Das obere Aiguillon-Licht, welches ungefähr 1 Meile nördlich und 31 Meilen östlich von dem unterm liegt, hat die Höhe von 127 Fuss; dieses ist auch ein festes Licht, bei welchem jedoch der Strahl alle 3 Minuten wechselt. Ein

Bakenthurm, der Türke genannt, ist an dem äussersten südlichen Ende von La Banche errichtet; der Cours für Schiffe, welche zwischen denselben und La Couronne einlaufen, ist die beiden Aiguillon-Lichter in Eins zu bringen. Die Tiefe des Wassers auf der Barre an der Mündung des Hafens wechselt von 2 bis 2¾ Faden. Bei Springfluthen steigt das Wasser 14 und bei niedrigen Fluthen 7 bis 8 Fuss. Hochwasser bei Vollmond und Mondwechsel 3 Uhr 45 Minuten.

Folgende Unkosten hat ein britisches Schiff von 60 Tonnen mit einer Ladung Steinkohlen einkommend und mit Ballast ausgehend; Tiefgang wie unten angegeben:

Quarantaineboot-Abgaben	9 *fr.*	— *c.*
Lootsengeld von See nach Palinboeuf, 10 Fuss Tiefgang	57 »	50 »
do. von Paimboeuf nach Nantes, 10 Fuss Tiefgang	28 »	— »
Handelsgericht	7 »	75 »
Mess-Schein	12 »	— »
Fluss-Abgaben	11 »	35 »
Tonnengeld und Pass	84 »	13 »
Lootsengeld ausgehend von Nantes nach Paimboeuf, 8 Fuss Tiefgang	17 »	— »
	226 *fr.*	73 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Frankreich.

Marseille,

eine grosse Handelsstadt Frankreichs, liegt am mittelländischen Meere, unter 43° 17′ 49″ nördlicher Breite und 5° 22⅓″ östlicher Länge. Der Zugang nach dem Hafen, welcher durch mehre starke Festungswerke vertheidigt wird, liegt in der Mitte der Stadt und bildet ein 525 Faden langes gegen ungefähr 150 Fuss breites Bassin. Die Fluth ist kaum bemerkbar; doch wechselt die Wassertiefe beim Eingang in den Hafen von 16 bis 18 Fuss und ist am niedrigsten beim Nordwest-

Winde, wie auch am höchsten beim Südwest-Winde. Innerhalb des Bassins ändert sich die Wassertiefe von 12 bis 24 Fuss und ist am niedrigsten auf der Nord- und am tiefsten auf der Südseite. Bagger-Maschinen arbeiten beständig um den Schlamm wegzuschaffen und zu verhindern, dass derselbe sich nicht damit fülle. Wenn auch der Hafen von Marseille für Schiffe der grössten Classe nicht zugänglich ist, so ist er doch einer der besten und sichersten Häfen von der Welt für Kauffahrteischiffe mässiger Grösse, von denen er über 1000 aufnehmen kann. Die Schiffe im Bassin liegen längs den Kaien, wo sie mit Leichtigkeit und Schnelligkeit ein- und ausgeladen werden können. Die Inseln de Ratoneau, Pomegne und die stark befestigte kleine Insel oder Felsen der If liegen WSW. vom Hafen; der letztere, welcher demselben am nächsten liegt, ist nur $1\frac{3}{4}$ Meile davon entfernt und nicht über $\frac{3}{4}$ Meile von der nach dem südlichen Theile der Stadt hervorragenden Landspitze. Im Westen der Insel If, zwischen den Inseln Ratoneau und Pomegne, finden Kriegs- und andere grosse Schiffe guten Ankergrund. Gewöhnlich steuern die von Süden kommenden Schiffe nach der unter 43° 11′ 54″ nördlicher Breite und 5° 13′ 59″ östlicher Länge liegenden Insel Planier zu. Ein auf dieser Insel errichteter Leuchtthurm ist 131 Fuss hoch; die Strahlen des Lichts, welches ein Drehlicht ist, folgen jede Minute auf einander und können bei hellem Wetter auf 7 Seemeilen Entfernung gesehen werden. Schiffe, welche die Insel Planier oder die ungefähr $4\frac{1}{2}$ Meilen östlich davon liegende Insel Le Maire in Sicht bekommen haben, steuern nördlich nach der ungefähr 7 Meilen von beiden entfernt liegenden Insel If und nachdem sie dieselbe innerhalb $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{2}$ Meile erreicht haben, drehen sie um einen Lootsen bei, welcher sie in den Hafen führt. Schiffe sind zwar nicht verpflichtet, einen Lootsen an Bord zu nehmen, aber da sie doch für einen bezahlen müssen, sie mögen sich seiner Dienste bedienen oder nicht, so bleiben sie selten

ohne einen solchen. Für Schiffe der Nationen, welche mit Frankreich Reciprocitäts - Verträge haben, ist das Lootsengeld 4 Sous pr. Tonne einkommend und 2 Sous pr. Tonne ausgehend. Auf dem an der Nordseite der Einfahrt zum Hafen liegenden Fort St. Jean ist ein Leuchtthurm. Das Lazaretto, welches eins der besten in Europa ist, liegt etwas im Norden der Stadt, auch befindet sich für Personen, deren Gesundheit zweifelhaft ist, ein Hospital auf der Ratoneau. Mit Ausnahme des obigen erwähnten Lootsengeldes und der Abgaben für solche Schiffe, welche Quarantaine halten — siehe Frankreich — giebt es keine Hafenkosten für Schiffe, welche am Zollhause in Marseille ein- oder ausclariren.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Frankreich.

Rouen

ist eine der vorzüglichsten Städte Frankreichs, für den Handel vortheilhaft gelegen, an der Nordseite der Seine, über welche eine Schiffs- wie auch eine steinerne Brücke führen. Die Stadt liegt in gerader Richtung 44 Meilen von der Mündung der Seine und 67 Meilen nordwestlich von Paris, unter 49° 26′ 27″ nördlicher Breite und 1° 5′ 59″ östlicher Länge.

Schifffahrt auf der Seine. — Die Seine ist zu Rouen ungefähr eilf Metres tief — sechs und dreissig Fuss — und die Fluth steigt hier so bedeutend, dass Schiffe von 250 bis 300 Tonnen Tragfähigkeit bis zur Stadt fahren können. Die Schifffahrt vor der Mündung des Flusses ist jedoch schwierig und oft gefährlich wegen der unweit Quilleboeuf, Candebec etc. sich verändernden Sandbänke und zahlreichen Untiefen, wie auch besonders wegen der Felsen nahe dem ersteren Orte. Wäre es nicht wegen dieser Hindernisse, könnten Schiffe von 400 Tonnen mit Sicherheit bis nach Rouen hinauf fahren.

Folgende Unkosten hat ein britisches Schiff von 60 Tonnen Register, mit Ladung einkommend und ausgehend:

Lootsengeld von See nach Villequier, 9½ Fuss Tiefgang	40 *fr* 60 *c*.
» von Villequier nach Mailleraye	11 » 20 »
» » Mailleraye nach Rouen, 9½ Fuss Tiefgang	6 « 35 »
Pferde zum Schleppen, für die schnelle Beförderung	28 » 50 »
Lootsengeld nach See, 8 Fuss Tiefgang	20 » — »
Hafenmeisters-Gebühr	6 » — »
Zollhaus-Bericht und Uebersetzung des Manifests	5 » — »
» Bootsleute, Löschzettel	9 » — »
Zoll und Messen des Schiffs	79 » 20 »
Fluss- und Hafen-Abgaben	20 » 56 »
Versiegelung der Luken	2 » — »
*) Die Hälfte des Dampfschlepperlohns, Stromaufwärts 222 *fr*. 50 c.	111 » 25 »
Ballast, 26 Tonnen, unter die Ladung gebracht	20 » — »
	359 *fr*. 66 *c*.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 103 Tonnen, mit einer Ladung Steinkohlen einkommend und Ballast ausgehend:

Lootsengeld von Havre nach Villequier	45 *fr*. 15 *c*.
» » Villequier nach Mailleraye . .	15 » 75 »
Dampfschlepper 440 Franken, die Hälfte auf's Schiff .	220 » — »
Schlepptau, geliefert von dem Dampfschlepper.	
Hülfsboot	
Pferde, welche das Schiff ziehen	
Versiegelung der Luken	5 » — »
See-Protest	
Latus	285 *fr*. 90 *c*.

*) Der Kaufmann zahlt die eine Hälfte in allen Fällen, wenn nicht besonders das Gegentheil festgesetzt ist.

Transport . .	285 *fr.* 90 *c.*
Bestätigung und Abschrift desselben	
Hafenmeisters-Gebühr	1 » — »
Zollhaus-Abgaben	130 » 30 »
Fluss- und Hafengeld	34 » 40 »
Lebensmittel-Abgaben	— » — »
Courtage	61 » — »
Bekanntmachung in öffentlichen Blättern	2 » — »
Manifest	— » — »
Ausclariren am Zollhause	6 » — »
Stempel und kleine Spesen	5 » — »
Porto .	
Courtage, ausgehend	
Consulats-Gebühren	
	525 *fr.* 60 *c.*

Münze, Maass und Gewicht, siehe Frankreich.

Caen,

eine bedeutende Stadt und ein Seehafen Frankreichs, liegt in einem grossen Thale zwischen zwei Wiesen am Zusammenflusse des Ordon und der Orne, ungefähr 8 Meilen von der Mündung der letzteren, 30 Meilen südwestlich von Havre, unter 49° 11′ 12″ nördlicher Breite und 0° 21′ 38″ westlicher Länge. Die Orne, welche in den englischen Canal fliesst, läuft durch die Stadt, nach welcher die Fluth Schiffe von 160 Tonnen bringt, wo dieselben dicht an den geräumigen Kaien liegen können. Grosse Quantitäten Steine, Kleesaamen, etc. werden von Caen ausgeführt.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 42 Tonnen mit Ladung einkommend und ausgehend:

See-Pass	1 *fr.* 90 *c.*
Fluss-Abgaben	12 » 95 »
Latus	14 *fr.* 85 *c.*

Transport . .	14 *fr.* 85 *c.*
Lootsengeld, einkommend	12 » — »
» ausgehend	16 » 50 »
Victualien-Schein	1 » 50 »
Absendung von Nachrichten, um Lootsen und Treiber der Pferde zu bekommen	2 » 50 »
Pferde .	18 » — »
Courtage	26 » — »
Bescheinigung des Ausclarirens	5 » 70 »
Declarationen im Bureau des Hafenmeisters . .	— » 50 »
	97 *fr.* 55 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Frankreich.

Havre oder Havre de Grace,

eine Handelstadt und ein stark befestigter Seehafen Frankreichs, liegt am englischen Canal, nahe der Mündung der Seine auf deren nördlichen Ufern, unter 49° 29′ 14″ nördlicher Breite und 0° 6′ 38″ östlicher Länge. Havre ist in der That der Seehafen von Paris. Der Hafen, welcher der beste und der zugänglichste an diesem Theile der französischen Küste ist, besteht aus 3 von einander und durch 4 Schleusen von dem äussern Hafen getrennten Bassins, welche ungefähr 450 Schiffe mit Bequemlichkeit aufnehmen können. Eine grosse Wasser-Masse, welche durch eine Schleuse zurückgehalten und bei der Ebbe losgelassen wird, reinigt den Eingang zum Hafen und verhindert die Aufhäufung von Schmutz, Sand, etc. in demselben. Cape de la Heve, welches das nördlichste Ende der Seine bildet, liegt ungefähr 2½ Meilen Nord Nordwest von Havre. Es liegt 390 Fuss über dem Meeresspiegel und auf demselben befinden sich zwei Leuchtthürme von 50 Fuss Höhe. Diese Leuchtthürme, welche 325 Fuss von einander stehen, haben grosse feste Lichter. Beim Eingange zum Hafen, am Ende des westlichen Landungsplatzes, befindet sich ein glänzendes Hafenlicht. Havre hat zwei Rheden.

Die grosse oder äussere Rhede ist ungefähr 1 Seemeile vom Hafen und etwas über eine halbe Seemeile West Südwest vom Cape de la Heve entfernt; die kleine oder innere Rhede ist ungefähr eine halbe Seemeile vom Hafen und ungefähr drei Viertel Meile Süd Südost vom Cape de la Heve. Dieselben sind durch die Sandbank Leclat getrennt, zwischen welcher und der Sandbank Les Hautes de la Rade die nordwestlichste Einfahrt in den Hafen ist. Die Hoc oder die südliche Einfahrt liegt zwischen der letzt benannten Sandbank und der von Amfahr. Die grosse Rhede hat bei der Ebbe 6 bis 7½ Faden und die kleine 3 bis 3½ Faden Wassertiefe. Grosse Schiffe liegen immer auf der ersteren. Die Fluth steigt 22 bis 27 Fuss und die grössten Kauffahrteischiffe laufen mit Benutzung derselben in den Hafen ein. Das Wasser im Hafen fängt nicht eher an bis ungefähr drei Stunden nach Hochwasser merklich zu fallen. Diese Eigenthümlichkeit schreibt man dem ablaufenden Strome der Seine zu, welche quer über den Eingang zum Hafen stark genug ist, um eine Zeitlang das Wasser im letzteren aufzudämmen. Grosse Flotten, welche diesen Umstand benutzen, können bei einer einzigen Fluth aus dem Hafen in See kommen, sogar bei ungünstigem Winde.

Die Handelskammer in Havre hat neulich folgende Nachricht und Vorschriften zum Gebrauch für Schiffscapitaine, welche oft nach diesem Hafen kommen, bekannt machen lassen:

Fünf Boyen sind auf den Ruoen Sandbänken unter der Bezeichnung Banc de l' Eclat und Hautes de la Rade angelegt worden:

Diese Boyen sind von ähnlicher Form aber von verschiedenen Farben, nämlich: Die erste nach der Nordseite hin ist weiss, die zweite weiss mit einer schwarzen Spitze, die dritte schwarz, die vierte schwarz mit einer weissen Spitze, die fünfte roth.

Schiffe müssen immer Anker werfen auf wenigstens eine

Entfernung von 5 Kabeltau Länge ausserhalb der Linie dieser Boyen, welche sie nicht eher als anderthalb Stunde vor Hochwasser oder vier Stunden nach der Ebbe ohne Gefahr passiren können; dieselben müssen zu jeder Zeit auf eine Entfernung von 5 Kabeltau Länge von der schwarzen sowohl als von der rothen Boye, welche beiden auf den seichtesten Stellen dieser Bänke angelegt sind, vorbeifahren; doch können auch Schiffe zu jeder Stunde der Fluth die nordwestliche Einfahrt, welche zwischen Cape de la Heve und den beiden nördlichsten Boyen liegt, benutzen.

Alle Schiffe, welche sich der nordwestlichen Einfahrt bedienen und nach der inneren Rhede oder Petit Rade bestimmt sind, müssen nach der weissen Boye, welche am weitesten nördlich liegt, zusteuern, und nachdem sie dieselbe eine kurze Entfernung hinter sich auf der Steuerbordseite gelassen haben, sollten sie alsdann nach der zweiten weissen Boye zu halten, und sich in Acht nehmen, nie dem Ufer so nahe zu kommen, dass sie die Laterne des nördlichsten Leuchtthurms auf Cape de la Heve gänzlich aus dem Gesichte verlieren. Wenn das Licht an der Spitze des nordwestlichen Hafendamms nach dem Compass SO. und die Leuchtthürme auf Cape de la Heve NNO. peilen, kann das Schiff vor Anker gelegt werden. Ausser den fünf hier beschriebenen Boyen ist eine von geringerem Umfange auf den Sandbänken der inneren Rhede auf ungefähr fünf Kabeltau Länge WNW. von der Spitze des nordwestlichen Hafendamms angelegt worden. Schiffe von geringem Tiefgang, welche auf jenem Theile der Rhede ankern wollen, sollten sich eine Kabeltau Länge von dieser Boye entfernt halten.

Der Eingang zu diesem Hafen, welcher sich zwischen zwei Landungsplätzen bildet, ist schwierig und schmal und durch eine Anhäufung von Sand, welcher nothwendigerweise beständig weggeschafft werden muss, sehr beschwerlich gemacht; daher ist von Seiten der Schiffscapitaine beim Ein-

laufen in denselben die grösste Vorsicht erforderlich. Die Lage von Havre an der Mündung der Seine, und die besonderen Vortheile, welche sie sowohl beim Steigen und Fallen der Fluth besitzt, als auch verschiedene örtliche Umstände haben alle dazu beigetragen diesem Platze eine besondere Wichtigkeit für den Handel zu geben. Hier sind drei Docks nämlich: Le Bassin de la Barre, welches im Jahre 1800 angefangen und im Jahre 1818 vollendet wurde, das Bassin du Commerce ou d'Ingouville ist gleichfalls im Jahre 1818 fertig geworden und der Königs- oder alte Dock ist schon vor einem Jahrhundert angelegt und zu verschiedenen Zeiten verbessert und erweitert. Diese Docks können 400 grosse Seeschiffe, obgleich gewöhnlich nicht mehr als 150 bis 200 zu einer Zeit darin liegen, aufnehmen. Ein grosser Dock für Dampfschiffe ist erforderlich und man hat die Anlegung eines solchen parallel mit dem Bassin de la Barre unternommen, aber örtliche Interessen sind dazwischen getreten, die Errichtung desselben zu verhindern.

Oeffentliche Abgaben wegen des Wägens und Messens.

Für das Wägen. — Der Verkäufer hat eine Abgabe von 22 Centimen per 100 Kilog. mit Inbegriff von einem Decime und der Käufer 11 Ditto, zu entrichten.

Für das Messen:

Steinkohlen pr. 100 Tonnen oder 100 Hectolitres, gehäuft				6 *fr*.
Getreide aller Art pr.	100	Hectolitres	 »	6 »
Kartoffeln	100	»	 »	5 »
Aepfel	100	»	 »	5 »

Unkosten auf ein britisches Schiff von 120 Tonnen Register oder 129 französ. Tonnen, mit Ladung einkommend:

In den Dock zu schleppen	3 *fr*.	— *c*.
Brückenleute	7 »	20 »
Latus . . .	10 *fr*.	20 *c*.

	Transport . . .	10 *fr.*	20 *c.*
Lootsengeld, 10 Fuss Tiefgang, einkommend .		47 »	60 »
Hülfsboot		12 »	— »
Zollhaus-Abgaben		430 »	89 »
Stempel .		6 »	— »
Courtage		95 »	— »
Protest .		9 »	5 »
Besichtigen der Ladung		10 »	— »
Gesundheits-Commission		5 »	— »
Ausgehend mit Ballast:			
Lootsengeld		11 »	90 »
Hülfsboot		6 »	— »
		643 *fr.*	64 *c.*

Es giebt zu Havre fünf Docks oder Werfte für den Schiffsbau, welche eben ausserhalb der Stadt und nahe am Ufer liegen. Auf diesen Werften wurden einige der besten Frankreich gehörigen Schiffe gebauet.

Dock- und Boyen-Abgaben pr. Tonnen-Maass.

Art der Schiffe.	Dock-Abgaben. Schwimmende Schiffe. *fr.*	*c.*	Trockenliegende Schiffe *fr.*	*c.*	Boye-Abgaben. *c.*
Französische Schiffe, nämlich Fischerfahrzeuge, Passage-Schiffe zwischen Havre, Honfleur und Rouen	—	30	—	30	—
dito den Fluss hinunterfahrende, 40 Tonnen und darüber grosse Schiffe	—	30	—	30	—
dito dito, weniger als 40 Tonnen	—	30	—	15	—
dito Schiffe für den kleinen Küstenhandel von 40 Tonnen und darüber	—	30	—	—	—
dito dito von weniger als 40 Tonnen . . .	—	30	—	15	—
dito dito für den grossen Küstenhandel . .	—	75	—	37½	2½
dito dito von den Colonien	—	75	—	75	5
dito dito von fremden Häfen in Europa, — von Gross-Britannien oder dessen europäischen Besitzungen	2.	50	1.	65	5
dito dito von andern Häfen europäisch. Mächte	—	75	—	37½	5
Spanische, Mecklenburgische und Venezuelanische Schiffe zahlen wie die französischen					
Amerikanische Schiffe von britischen Häfen oder Besitzungen in Europa	—	75	—	37½	5
Mexicanische Schiffe zahlen wie die obigen.					
Brasilianische Schiffe von britischen Häfen oder Besitzungen in Europa	2.	50	1.	65	5
dito dito von andern Häfen	2.	12½	1.	40¼	5
Britische Schiffe von britischen Häfen oder britischen Besitzungen in Europa	2.	50	1.	65	5
dito dito von andern Häfen mit Ballast . .	—	75	—	37½	10
dito dito » » » beladen	2.	50	1.	65	10
Andere fremde Schiffe, von welchen Häfen sie auch sein mögen	2.	50	1.	65	10
Andere unter fremder Flagge fahrende Schiffe, ganz mit Tannenholz beladen plus das Decime, für einen halben Monat	—	37½	—	18¾	
dito dito für die ersten 2 Monate, pr Monat	—	75	—	37½	
dito dito für 3 oder 4 Monate, pr Monat	—	37½	—	18¾	10
dito dito für 5 Monate und während des Aufenthalts des Schiffs, pr Monat . . .	—	18¾	—	9⅜	

Abgaben sind in Havre unbedeutend. Die Courtage-Abgaben wechseln, denn wenn das Schiff Ballast hat, zahlt es ½ Franken pr. Tonne, ist es mit Ladung für Rheder Rechnung oder Charteparlie, 1 Fr. pr. Tonne; ist es hingegen von den Maklern beladen 1½ Fr. pr. Tonne.

Münze, Gewicht und Maass, siehe Frankreich.

Bordeaux

liegt ungefähr 75 Meilen von der Mündung der Garonne, unter 44° 50′ 26″ nördlicher Breite und 0′ 34′ westlicher Länge. Die Wassertiefe im Flusse erlaubt grosse Schiffe nach der Stadt zu kommen. Der Handel mit Branntwein, Weinen, Früchten, etc. ist sehr bedeutend. Der grosse Canal Languedoc, welcher die Stadt mit dem Mittelländischen Meere verbindet, ist dem Handel sehr günstig. Der Eingang zu der Garonne liegt zwischen Point de la Coubre im Norden und Point de Grave im Süden, von jedem ungefähr 12 Meilen entfernt. Auf jeder dieser Landspitzen ist ein Leuchtthurm, welche aber nicht von Bedeutung sind. Der mittlere Theil des Eingangs in dem Flusse ist mit Sandbänken und Felsen umlagert. Auf einem dieser Felsen steht unter 45° 35′ nördlicher Breite und 1° 10′ westlicher Länge einer von den berühmtesten Leuchtthürmen in Europa, Tour de Cordouan genannt; derselbe ist 206 Fuss hoch, hat ein Drehlicht, welches 25 Meilen weit gesehen werden kann. Zum Einlaufen in den Fluss giebt es zwei Haupt-Canäle, nämlich: Passe du Nord und Passe de Grave. Der erstere ist dem letzteren hinsichtlich der Wassertiefe, welcher beinahe 4½ Faden hat, bei Weitem vorzuziehen, da der letztere an einigen Stellen nur 13 Fuss Wassertiefe hat. Da die Strömung bei der Ebbe und Fluth sehr stark ist, so ist grosse Vorsicht nöthig. Bei gewöhnlichen Fluthen steigt das Wasser 7 bis 8 Fuss und bei Springfluthen 14 bis 15 Fuss.

Alle Schiffe, ausgenommen die Küstenfahrer, müssen Lootsen nehmen, sobald sich ihnen welche anbieten. Im Sommer bieten sich dieselben oft 30 bis 40 Meilen über Tour de Cordouan hinaus an; im Winter kommen sie selten über die Sandbänke hinaus.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 300 Tonnen Register von England mit Ladung ankommend und ausgehend:

Bericht und Lootsengeld von See nach Bordeaux für ein Schiff von 14 französischen Fuss Tiefgang — 14 Fuss 3, 9 Zoll englisch . .	218 *fr.*	93 *c.*
Lazaretto-Abgaben	61 »	— »
Das Schiff hinauf zu holen und vor Anker zu legen	10 »	— »
Einclariren am Zollhause und Courtage, einkommend	100 »	— »
Tonnengeld und Schifffahrts-Abgaben	495 »	— »
Zoll-Beamten, Ein- und Ausclarirung, Hafenmeister, etc.	14 »	75 »
Manifest und Frachtliste	15 »	— »
Des Consuls Rechnung, gewöhnliche Gebühren	17 »	25 »
Lootsengeld von Bordeaux nach See	220 »	— »
Courtage *), ausgehend, für Besorgung und Aufsicht über die Expedition des Schiffs beladen nach Chartepartie oder für Rheder Rechnung 1 Franken pr. Tonne	300 »	— »
	1451 *fr.*	93 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, siehe Frankreich.

*) Wenn dasselbe in Ballast ist, rechnet man 50 Centimen pr. Tonne, sage 120 Centimen höchstens; ist dasselbe mit Frachtgütern beladen, zahlt es 1 Franken 50 Centimen pr. Tonne. Bekanntmachungen wegen Fracht und Passagiere rechnet man für jede 6 Franken, für Ballast ein- oder auszuladen 1 Franken 25 Centimen pr. Tonne. Britische Schiffe stehen, wenn sie von britischen Häfen in Europa kommen, den französischen vollkommen gleich; im andern Falle bezahlen sie das fremde Lootsen- und Tonnengeld, zu welchem ersteren ungefähr 55 Franken und zu dem letzteren 744 Franken noch zu dem Obigen hinzu zu fügen wären.

Boulogne,

zuweilen Boulogne-sur-mer genannt, ist eine Stadt und ein Seehafen Frankreichs, liegt im Departement Pas de Calais, an der Liane, wo sie hier in der Nähe in den englischen Canal fällt, 20 Meilen Süd-Südwest von Calais, unter 50° 43′ 31″ nördlicher Breite und 1° 36′ 59″ östlicher Länge. Die Stadt wird in die obere und untere getheilt; die erstere ist ziemlich gut gebauet, aber unregelmässig angelegt. Dieselbe hat zwei grosse mit Springbrunnen gezierte öffentliche Plätze und enthält die Cathedrale, den alten bischöflichen Palast, das Hôtel-de-Ville und die Gerichtshöfe. Auch findet sich hier das Haus, wo Le Sage, der unsterbliche Verfasser von „Gil Blas" lebte und starb. Die Festungswerke, wodurch die obere und untere Stadt ehemals vertheidigt wurden, sind grösstentheils abgetragen worden; nur das alte Castell und die Wälle sind übrig geblieben. Die Wälle sind mit Bäumen bepflanzt und gewähren einen herrlichen Spaziergang, indem man hier eine Aussicht hat, welche sich bis nach den englischen Küsten erstreckt, die deutlich zu sehen sind. Die untere oder neue Stadt, durch welche die Liane fliesst, liegt am Fusse eines Hügels; sie ist am meisten bevölkert, hat den meisten Handel und ist am besten gebauet. Dieselbe ist regelmässig angelegt, besitzt mehrere öffentliche Gebäude, unter denen man besonders die Bäder, das im Jahre 1692 gegründete Hospital, die Casernen, eine öffentliche 22,000 Bände enthaltende Bibliothek, ein Theater, etc. anführen kann. Eine prächtige Säule, welche von der hier im Jahre 1805 zusammengezogenen grossen Armee dem Napoleon gewidmet, aber erst im Jahre 1821 fertig wurde, steht auf einem Hügel beinahe eine Meile von der Stadt; dieselbe ist mit einer Galerie umgeben, über welche eine Kuppel von 164 Fuss hervorragt. Der Hafen, welcher früher bei niedrigem Wasser trocken und an der Mündung des Flusses von der Barre beinahe zugemacht war, ist, obgleich es ihm noch immer an

Wasser fehlt, sehr verbessert worden. Derselbe ist in zwei grossen Bassins, verbunden mit einem Kai, gebildet. Die Schiffe können ½ bis ¾ Meilen von dem Hafen in 6 bis 9 Faden Wassertiefe ankern. Boulogne ist der Sitz der Gerichtshöfe für die erste Gerichtsbarkeit und den Handel, auch hat sie Gesellschaften für Ackerbau, Handel, Künste und Wissenschaften, ein Museum von Alterthümern und Naturgeschichte, eine Freischule für die Navigation, etc. nebst Fabriken von groben Wollenzeugen, Segeltuch, Steinzeug und Glasbouteillen, Gerbereien, Reepschlägereien, Ziegeleien, etc. Ein grosser Theil des Handels wird von der Stadt aus geführt und der Heerings- Makrelen- und Stockfischfang wird ganz stark getrieben. Ungeachtet der grossen Menge Fische, welche beständig nach Paris versandt werden, wird die Stadt immer reichlich und billig damit versorgt.

Seit dem Frieden wird Boulogne von Engländern mit Familien sehr besucht und viele der letzteren haben hier ihren bleibenden Aufenthalt genommen. Eine beständige Verbindung mit London, Brighton und Dover wird hier mittelst der Packet-Dampfschiffe unterhalten, und die Reise von London nach Paris über Boulogne zieht man der über Calais vor. In Folge des Zuflusses von englischen Gästen und solchen, die sich dort niederlassen, hat sich die Einwohnerzahl der Stadt seit 1815 beinahe verdoppelt und daher hat sie jetzt sehr das Ansehn einer englischen Stadt. Zahlreiche Pensions-Anstalten sind hier eröffnet, und Bälle, Pferderennen, etc. zur Belehrung und Unterhaltung der Engländer eingeführt worden.

Boulogne ist ein Ort aus dem hohen Alterthum. Während der Herrshaft der Römer führte sie in der Zeitfolge die Namen Gesariacum Navale und Bononia, woraus der neuere Name abgeleitet ist. Die Stadt hat dadurch, dass sie während des Mittelalters und in neuern Zeiten häufig belagert und genommen wurde, viele Veränderungen erlitten. Am Anfange des jetzigen Jahrhunderts erlangte sie dadurch eine Berühmtheit,

dass Napoleon eine grosse Flottille in ihren Hafen sammelte und sie zum Hauptquartier der Armee, welche zuständigermassen zum Einfalle in England bestimmt war, machte.

Rechnung über die Hafenkosten eines englischen Schiffs von 103 Tonnen mit Steinkohlen einkommend und Ballast ausgehend:

Lootsengeld einkommend und Hülfsboot, für $10\frac{1}{2}$ Fuss Tiefgang	39 *fr.*	80 *c.*
Lootse, um das Schiff fortzubringen	— »	— »
Tonnengeld	80 »	95 »
Hafengeld	83 »	90 »
Stempel, Manifest und Einclarirung	6 »	75 »
Lootsengeld ausgehend, 6—7 Fuss Tiefgang	17 »	70 »
Ballast, 40 Tonnen à 80 Centimen	32 »	— c
Courtage, einkommend	78 »	— »
do. ausgehend	— »	— »
	339 *fr.*	10 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, siehe Frankreich.

Fecamp,

eine Stadt und ein Seehafen Frankreichs, im Departement Seine Inferieure, liegt zwischen zwei Reihen Hügel, an der Mündung eines kleinen gleichnamigen Flusses, 48 Meilen Nordwest von Rouen, unter 49° 45′ 24″ nördlicher Breite und 0° 23′ 3′ östlicher Länge. Die Stadt, welche nicht gut gebauet ist, besteht aus wenig mehr als Einer, aber über 2 Meilen langen von der Kirche nach dem Hafen führenden Hauptstrasse. Die Kirche derselben, ein schönes Gebäude, ist der einzige übrige Theil einer von Richard I, Herzog der Normandie, im Jahre 998 gegründeten und während der Revolution zerstörten berühmten Abtei. Fecamp hat eine Börse, ein Hospital, Handelskammer und eine freie Navigationsschule. Der Hafen, obgleich nur klein, ist einer der besten am Canal und erst kürzlich durch die Anlegung eines innern

Hafens mit einem schönen Kai, einem prächtigen Leuchtthurme, etc. sehr bedeutend verbessert. Hier sind zwei Rheden, die grosse Rhede, welche Cricqueboeuf gegenüber, 2 Meilen von der Küste liegt, hat eine Wassertiefe von 13 Faden und einen guten mit Sand vermischten Lehmboden. Die kleine Rhede liegt abwärts von der Westseite des Hafens und hat 10 bis 7 Faden Wassertiefe. Hier verfertigt man Baumwollgarn, Leinenzeug, Schuhe für Seeleute, Eisenwaaren, Rüböl, Lichte und Soda; auch hat sie Zuckerraffinerien, Gerbereien und Docks zum Schiffsbau. Sie rüstet auch Schiffe zum Stockfisch- Makrelen- und Heeringsfange aus und ist zugleich ein Entrepôt für Colonialwaaren, Salz, Branntwein, etc. Die Luft in der Stadt ist ihrer Reinheit wegen, die Männer darin wegen ihres gesunden Ansehns und die Frauen derselben wegen ihrer Schönheit berühmt.

Folgende Unkosten belaufen sich auf ein englisches Schiff von 103 Tonnen, mit Steinkohlen einkommend und Ballast ausgehend:

Lootsengeld, einkommend, 10½ Fuss Tiefgang,	17	*fr.*	50 *c.*
Schleppen in den Hafen	—	»	— »
» in den Dock	—	»	90 »
Hülfsboot, einkommend	—	»	— »
Lootse am Bord, zur Fluthzeit	—	»	— »
Hafenmeister	3	»	— »
Zollhaus-Abgaben (Tonnengeld)	118	»	60 »
Gesundheits-Commission	5	»	— »
Am Land zu kochen	4	»	— »
Ballast, 36 Tonnen à 89 *c.* pr. Tonne, an Bord gebracht	32	»	— »
Erlaubnissschein und Abgaben auf Proviant . .	1	»	65 »
Courtage	89	»	— »
Lootsengeld, ausgehend, für 6 bis 6½ Fuss Tiefgang	11	»	84 »
Latus	283	*fr.*	49 *c.*

Transport . .	283 *fr.* 49 *c.*
Hülfsboot, ausgehend	— » — »
Porto .	— » 90 »
Stempel und kleine Spesen	1 » — »
Lootse am Bord, zur Fluthzeit	— » — »
Befrachten des Schiffs	— » — »
Oeffnen der Brücke während der Nacht	— » — »
	285 *fr.* 39 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, siehe Frankreich.

Honfleur,

an der Mündung der Seine, beinahe Havre gegenüber, liegt 6 Meilen südöstlich von der letztern und 30 Meilen nordöstlich von Caen. Der Eingang zu dem zwischen 2 Hafendämmen liegenden Hafen ist schwierig und mit Schlamm umlagert, so dass man nur bei Hochwasser zu demselben gelangen kann, und ist er alsdann auch nur für Schiffe unter 13½ Fuss Tiefgang bei Springfluthen und 10 Fuss bei gewöhnlichen Fluthen zugänglich. Zwei geräumige und bequeme Bassins, welche damit verbunden sind, dienen als Häfen für die zahlreichen Fischerböte und Küstenfahrer. Folgende Unkosten hat ein britisches Schiff von 226 Tonnen Register, bei 14 Fuss Tiefgang einkommend und 9 Fuss Tiefgang ausgehend, mit einer Ladung Steinkohlen einkommend und mit Ballast ausgehend.

Schiffe, welche, bei Springfluthen über 13 Fuss und bei gewöhnlichen Fluthen über 10 Fuss nicht fliessen können, sollten nach diesem Orte nicht hinauffahren, da es mit Gefahr des Schiffs und der Ladung verbunden ist, sicher hineinzukommen. Obgleich es Springfluth war, stiess das Schiff mit 14 Fuss Tiefgang doch stark auf den Grund. Der Lootse war 13 Tage am Bord. Von der französischen Regierung sind zur Verbesserung dieses Hafens kürzlich 40,000 Franken bewilligt worden.

Lootsen bekömmt man gewöhnlich unweit Cap la Heve. Gewöhnlich bezahlt der Kaufmann zwei Drittel der Kosten einkommend.

Die vollen Kosten sind folgende:

Lootsengeld, einkommend	139 *fr.*	43 *c.*
Hülfsboot, einkommend	12 »	— »
Landbaken	3 »	— »
Pferdelinen	3 »	— »
Einclariren	4 »	50 »
Consulat-Gebühr	5 »	75 »
Tonnen- oder Dockgeld	226 »	45 »
Lootsengeld, ausgehend	42 »	95 »
Ballast, 68 Tonnen	115 »	60 »
Ausclariren	12 »	— »
Courtage	178 »	— »
Protest an den Consul	11 »	50 »
	754 *fr.*	18 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, siehe Frankreich.

St. Maloe,

Stadt und Seehafen Frankreichs, am britischen Canal, liegt unter 48° 39′ 3″ und 20′ 51″ östlicher Länge, 40 Meilen Nord-Nordwest von Rennes und 200 Meilen West zu Süd von Paris. Die Stadt ist an der Mündung der Rance auf der durch eine Chaussee mit dem Festlande verbundenen Halbinsel Aron erbauet. Der Hafen, an der Südseite der Stadt, ist bequem und sicher, der Eingang jedoch ist etwas schwierig und trocknet bei niedrigem Wasser aus, obgleich derselbe bei Springfluthen eine Wassertiefe von 40 Fuss hat. Im Jahre 1836 fasste die französiche Kammer den Entschluss hier ein Dock oder Bassin anzulegen. Es findet sich nordwestlich von der Stadt eine gute Rhede und der Münduug der Rance gegenüber wird sie durch verschiedene Forts vertheidigt.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 35 englischen und 38 Tonnen französischen Maasses:

Lootsengeld, Schiffe unter 80 Tonnen brauchen keine Lootsen zu nehmen, und in diesem Falle wird keines bezahlt.		
Tonnengeld, ca. 1 *fr.* 38 *c.* pr. Tonne	52 *fr.*	44 *c.*
Ballast zu löschen.	1 »	— »
Manifest, einkommend.	1 »	50 »
Courtage einkommend und ausgehend ca. 7½ *d.* pr. Register-Tonne	37 »	30 »
	92 *fr.*	24 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, siehe Frankreich.

Bremerhaven.

Die Unkosten hier auf ein britisches Schiff von 116 Tonnen, das bei 13½ Fuss (ein Bremer Fuss = 11,38 englische Zoll) Tiefgang zu Ende des Herbstes mit Steinkohlen ankömmt und im November zu Anfang des Winter-Quartals bei 12 Fuss Tiefgang mit einer Ladung nach Grossbritannien abgeht, sind folgende:

Lootsengeld, einkommend 2 Thaler 16 Grote pr. Fuss, — Herbst oder Frühling —	30 ℛ
Lootsengeld, ausgehend 2 Thaler 36 Grote pr. Fuss — Winter —	30 »
(Das Sommer-Lootsengeld ist 5 % weniger als das im Frühling oder Herbst.)	
Dock-Abgaben für Löschen und Laden	20 »
Staatsabgabe oder Tonnen- und Bakengeld, einkommend	11 »
	91 ℛ

Dock- oder Hafen-Abgaben.

Schiffe.	Tragfähigkeit.	Im Januar, Februar, März, April, September, October, Novemb., December.	Im Mai, Juni, Juli u. August.
	Last Ton. Last. Ton.	Rthlr £. s. d.	Rthlr £. s. d.
Schiffe von . .	300.450 u. darüber	48=8. — —	40 =6.13.4
	250.375 bis 300. 450	45=7. 10.—	35 =5.16.8
	200.300 » 250. 375	36=6. —.—	30 =5.—.-
	150.225 » 200. 300	30=5. —.=	25 =4. 3.4
	120.180 » 150. 225	24=4.—.—	20 =3. 6.8
Mit Raasegeln	100.150 » 120. 180	21=3.10.—	17½=2.18.4
Galliotschiffe..	—. — » —. —	18=3.—.—	15 =2.10.-
Mit Raasegeln	80.120 » 100. 150	18=3.—.—	15 =2.10.-
Galliotschiffe..	—. — » —. —	15=2.10.—	12½=2. 1.8
Mit Raasegeln	60. 90 » 80. 120	15=2. 10.—	12½=2. 1.8
Galliotschiffe .	—. — » —. —	15=2. 10.—	10 =1.13.4
	40. 60 » 60. 90	9=1. 10.—	7½=1. 5.-
	30. 45 » 40. 60	6=1.—.—	5 =-.16.8

Die obigen Sätze gelten für zwei Monat; sollte das Schiff aber länger im Hafen bleiben, so ist alsdann eine höhere Abgabe von 1 bis 6 Reichsthaler = 3 *s* 4 *d* bis £ 1 für jeden hinzu kommenden Monat, nach Verhältniss der Jahrszeit und der oben angegebenen Grösse, zu entrichten. 3 britische oder amerikanische Register-Tonnen sind gleich 2 Last.

Ausser der obigen sind die Schiffe noch einer andern Abgabe, Staatsabgabe oder Tonnen- und Baaken-Geld von 5 Grote (oder ungefähr 2¾ *d*) pr. Tonne für die am Bord befindlichen Waaren unterworfen; d. h. mit Gütern beladene Schiffe zahlen bei der Ankunft nach diesem Ansatze für die Quantität der am Bord befindlichen Waaren, aber nichts

mehr bei der Abfahrt, sie mögen mit Gütern oder mit Ballast beladen sein.

Mit Ballast einkommende Schiffe zahlen diesen Ansatz nach der Quantität der für die ausgehende Reise eingeladenen Güter; daher wird dieser Ansatz nur einmal bezahlt.

Die obige Staats - Abgabe wird für nicht priveligirte Schiffe, als französische, spanische, portugisische und neapolitanische, doppelt (mithin 10 Grote pr. Last) bezahlt.

Ganz frei von Staats - Abgabe sind hannoversche und oldenburgische Schiffe.

Ballast. — Das Löschen und Einnehmen desselben ist nach Uebereinkunft, jedoch sehr billig.

Tiefe des Wassers. — Im Dock zu Bremerhaven 24 bis 26 Fuss.

Die Schiffsmäkler sind obrigkeitlich angestellt und leisten Bürgschaft bis zum Belaufe von 2000 Reichsthaler für die treue Erfüllung ihrer Pflichten. Sie sind darauf angewiesen, Befrachtungen abzuschliessen, Schiffe in öffentlicher Auction zu versteigern, Schiffe einzuclariren und die Frachtgelder einzucassiren. Es ist ihnen nicht gestattet, Associés zu haben, Geschäfte für eigene Rechnung zu machen, Aufträge oder Consignationen anzunehmen, Wechsel zu kaufen oder zu verkaufen, oder sich auf merkantilische Geschäfte einzulassen.

Niemand, als die dieser Art angestellten Mäkler, kann irgend eine der ihnen angewiesenen Verpflichtungen übernehmen. Jeder, der einen nicht angestellten Mäkler gebraucht, ist gegen den nicht bevollmächtigten Unterhändler, durch dessen Verfahren er Nachtheil erleiden könne, gesetzlichen Regresses beraubt.

Die Schiffsmäkler müssen von allen ankommenden und abgehenden Schiffen, so wie von den Namen der Capitaine, welche sich ihrer zur Besorgung von Ladungs-Manifesten bedient haben, ein Register führen und für die Zahlung der Zölle und anderer auf dem Schiffe oder der Ladung lastender Abgaben aufkommen.

Die ihnen zugestandenen Gebühren sind: für die Befrachtung eines Schiffes für die einfache Reise im Ganzen 18 Grote pr. Rockenlast; davon zahlt der Rheder 12 und der Befrachter 6 Grote.

Auswärts bestimmte Schiffe, welche Waaren einnehmen, wie sie ihnen geboten werden, zahlen 2 % von dem Frachtbelauf. Für die Einclarirung eines von See kommenden Schiffes von 50 Last 5 Reichsthaler, bis 100 Last 7½ Reichsthaler und über 100 Last 10 Reichsthaler.

Für das Incasso der Frachtgelder rechnet der Makler 1%.

Münze. — Man rechnet hier nach Reichsthalern zu 72 Groten, der Groten wird in 5 Schwaren getheilt. Der Bremer Reichsthaler Courant ist 3*s.* 4*d.* werth. Das Wechsel-Pari ist 1 £ = 6 Thaler.

Gewicht und Maass — Das Handelspfund = 2 Mark = 16 Unzen = 32 Loth = $7{,}_{690}$ englische Gran. Daher sind 100 ℔ Bremer Gewicht = $109{,}_{8}$ englisches Gewicht. 1 Centner = 116 ℔, 1 Schiffspfund = 2½ Centner oder 290 ℔, ein Stein Wolle = 10 ℔, eine Wage Eisen = 120 ℔, ein Stein Flachs = 20 ℔. Eine Tonne Butter, grosses Maass = 300 ℔, und eine Tonne Butter, kleines Maass = 220 ℔. 4 Quart = 1 Last, die Last = $80{,}_{70}$ Bushel Winchester Maass, oder $10{,}_{087}$ Quarters; folglich 10 Quarters = $0{,}_{7}$ Bushel. Eine Last Steinkohlen = 2 Chaldrons Newcastle Maass. 4 Anker = 1 Tierce, 1½ Tierce = 1 Oxhoft, das Oxhoft = 58 englische Gallonen. Wein verkauft man auch zuweilen nach dem Ohm oder Ahm von 4 Ankern = 37¾ englische Weingallonen. Eine Tonne Thran = 6 Stechkannen oder 216 ℔ Netto = 31½ englische Weingallonen. Fine Last Heeringe, Salz und Steinkohlen = 12 Tonnen. Der Bremer Fuss = $11{,}_{38}$ englische Zoll; folglich sind 100 Bremer Fuss = $94{,}_{8}$ englische.

Bremen

liegt unter 53° 5′ nördlicher Breite und 8° 48′ östlicher Länge, ungefähr 60 Meilen von der Mündung der Weser. Schiffe,

welche über 7 Fuss tief gehen, können nicht an die Stadt kommen; aber zu Vegesack, ungefähr 10 Meilen unterhalb, ist ein guter Hafen, wohin Schiffe von 13 bis 14 Fuss Tiefgang kommen können, und zu Bremerhaven, 38 englische Meilen unterhalb Bremen, ist ein herrlicher Hafen mit 2 grossen Docks, welche Schiffe von 24 bis 26 Fuss Tiefgang zulassen. Die Weser ist ganz bis nach Bremen hinauf mit Tonnen belegt, worüber man das Nähere, wie auch über die Leuchtschiffe in den Fahr-Bestimmungen für die Nordsee nachsehen kann. In Bremerhaven sind grosse Trocken-Docks, und daselbst, sowie an vielen Orten den Fluss aufwärts vortreffliche Werften.

Brake,

(ungefähr 20 englische Meilen unterhalb Bremen.)

Wegen das Lootsengeld nach Bremerhaven, siehe Bremerhaven. Das Fluss-Lootsengeld aufwärts ist 58 Grote pr. Fuss, Bremer Maass.

Das Ankergeld beträgt pr. Schiff 3 Reichsthaler 50 Grote. Schiffe von 13 bis 14 Fuss Tiefgang können bis hierher kommen.

Cuxhaven.

Seehafen und Stadt in Nord-Deutschland, liegt unmittelbar an der Südwestseite der Mündung der Elbe, in einem, ungefähr 12 deutsche Meilen West-Nordwest vom Hamburger Gebiete, zu dem es gehört, abgesonderten Theile, unter 53° 52′ 21″ nördlicher Breite und 8° 43′ östlicher Länge. Hier ist ein guter, mit tiefem Wasser, einem Leuchtthurme und einer Quarantaine-Station versehener Hafen. Früher war hier der Sammelplatz der meisten Reisenden nach und von England und von der Elbe; aber seit Einführung der Dampf-Packetboote werden sie direct nach Hamburg hin und von dort zurück gebracht. Schiffe, welche die Elbe einlaufen, drehen gewöhnlich Cuxhaven gegenüber bei, um Lootsen, von denen

es meistentheils bewohnt ist, zu bekommen. Im Sommer begeben sich viele Badegäste hierher.

Hafenkosten sind hier von keiner Bedeutung. Eine Kleinigkeit giebt man zuweilen dem Hafenmeister und dem Oberlootsen, um einen guten Platz anzuweisen, wenn Schiffe der Sicherheit wegen benöthigt sind in den Hafen zu gehen.

Hamburg

ist die grösste Handelsstadt auf dem Continente. Schiffe, welche 14 Fuss tief gehen, können bei niedrigen Fluthen, und diejenigen, welche 18 Fuss tief gehen, bei Springfluthen sicher nach der Stadt hinauffahren; tiefer beladene Schiffe müssen vermittelst Lichterschiffe zu Cuxhaven laden und löschen.

Lootsengeld.

Die Hamburger Lootsen nehmen die Aufsicht über Schiffe nur von der rothen Tonne bis nach Freiburg oder Glückstadt.

Für jeden Fuss, Hamburger Maass, den ein Schiff tief geht, wird bezahlt:

	Während der 6 Sommermonate vom 1. März bis zum 1. September	Während der übrigen 6 Monate	
Schiffe, welche nordwärts kommen und Kohlenschiffe zahlen	2 C*m*ℬ	3 C*m*ℬ	— ß
Alle Schiffe, Schmackschiffe und Kähne, welche über 4 Fuss tief gehen und Ballast einhaben, zahlen	2 »	3 »	— »
Schiffe mit Salz oder Getreide beladen, sie mögen herkommen woher sie wollen, zahlen	3 »	4 »	8 »
Schiffe, bei denen, ausser Salz, Getreide oder Ballast, ein Drittel ihrer Ladung aus Stückgütern besteht, zahlen . .	4 »	6 »	— »
Schiffe mit Heeringen beladen, zahlen	2 »	3 »	— »

	Während der 6 Sommermonate vom 1. März bis zum 1. September	Während der übrigen 6 Monate
Alle Schiffe mit Wein, Oel, Essig, Thran, Eisen, Blei, Packen oder Säcken bebeladen, sowie auch alle Schiffe, welche, sie mögen beladen sein oder nicht, aus fremden Gegenden kommen, zahlen	4 Cmß	6 Cmß — ß
Alle Schmackschiffe, welche zwischen Holland, Friesland und Hamburg mit Stückgütern fahren, zahlen	4 »	6 » — »

Nur das halbe Lootsengeld. — NB. Im Falle die Hamburger Lootsen innerhalb der ersten Tonne jenseit Rosshacken, Strangfly oder Cuxhaven erst an Bord kommen, zahlt man nur das halbe obige Lootsengeld. Auch muss jedenfalls das halbe Lootsengeld bezahlt werden, ob das Schiff einen Lootsen von der Lootsen-Galliot genommen hat oder nicht.

Verdientes Lootsengeld. — Das obige Lootsengeld wird verdient, wenn Schiffe bis nach der Bösch gebracht werden.

Lootsengeld für den ganzen Weg. — Es giebt keine Tabelle der Ansätze von Lootsengeld für den ganzen Weg von Cuxhaven nach Hamburg, denn eigentlich nehmen die Hamburger Admiralitäts-Lootsen die Schiffe jenseit der Bösch nur dann auf, wenn es auf dieser letztern Station an Lootsen fehlt, was selten der Fall ist.

Von der Bösch nach Hamburg. — Hamburger, dänische oder hannoversche Lootsen führen gewöhnlich die Schiffe von der Bösch nach Hamburg hinauf, wofür ihnen nach Brauch 3 Mark pr. Hamburger Fuss vergütet werden.

Jedes Schiff, welches aus See in die Elbe fährt und 4 Fuss tief geht, ist gehalten, einen Lootsen an Bord zu nehmen, und das Lootsengeld muss, es mag geschehen oder nicht,

bezahlt werden. So gut auch die Signale, Leuchtthürme, Baken und Boyen angeordnet sein mögen, so ist ein erfahrner Lootse, im Falle eines Nebels in der Nacht oder eines Sturmes, sehr nothwendig. Um einen Lootsen an Bord zu nehmen, muss das Schiff nahe der Lootsen-Galliot, welche bei gutem Wetter in der Nähe der rothen Tonne liegt, beidrehen; bei schlechtem Wetter liegt sie NNO. von Neuwerk und ist durch eine Admiralitätsflagge am Flaggenstocke nnd einen langen Wimpel am Top kenntlich. Wenn das Lootsenboot keinen Lootsen am Bord hat, oder das Wetter so schlecht ist, dass der Lootse dasselbe nicht verlassen kann, lässt es seine Flagge herunter; alsdann muss das hereinkommende Schiff mit einem für einen Lootsen aufgehissten Signale nach Cuxhaven segeln und dort beidrehen, wo es sicher einen Lootsen bekommen kann.

In Hamburg giebt es keine Docks oder Kaien. Schiffe ankern im Flusse an der Aussenseite von auf eine kurze Entfernung vom Ufer in den Grund eingerammten Pfählen; in dieser Lage sind sie keiner Gefahr ausgesetzt, es sei denn, dass die Pfähle, was selten geschieht, weichen. Hier ist ein durch einen Arm der Elbe gebildeter innerer Hafen, welcher in die Stadt hineinreicht, wo kleine Fahrzeuge liegen und ihre Ladungen löschen. Grössere Schiffe löschen und laden an ihren Ankerplätzen vermittelst Lichterschiffe. Diese letzteren bringen die Güter von und nach den Waarenhäusern, welche vorne an den verschiedenen kleinen Armen und Canälen des Flusses liegen, und von den Canälen aus werden sie in die verschiedenen Theile der Stadt gebracht. Die Unkosten wegen Lichterfracht sind äusserst mässig.

Zollhaus-Verordnungen. — Schiffs-Capitaine müssen, wenn sie Stade vorbeifahren, ihre Papiere nebst Manifest, Connoissementen und Zollscheinen, um den Stader Zoll darnach berechnen zu können, ans Land schicken. Bei Ankunft des Schiffs in Hamburg berichtet der Mäkler über dasselbe

am hamburger und hannoverschen Zollhause und leistet Bürgschaft für die Bezahlung des Stader Zolls, sowie dess an Hamburg zu bezahlenden Lootsengeldes und sonstigen Schiffsabgaben. Derselbe überliefert entweder die Schiffspapiere oder er übernimmt, sobald er dieselben von Stade bekommen kann, zu überliefern, nebst ein von dem Makler auszufertigendes Manifest. Wenn nur eine Bescheinigung über die vom Makler übernommene Bürgschaft zur Bezahlung des Stader Zolls von den hannoverschen Behörden vorgezeigt ist, so kann das Schiff löschen. Bei der Ausclarirung muss von dem Makler ein Manifest der ausgehenden Ladung nebst einem Certificate des Consuls über die Richtigkeit der Schiffspapiere am Zollhause vorgezeigt werden, welcher dagegen ein Ausclarirungs-Certificat, welches das Schiff in See zu gehen berechtigt bekommt.

Lastgeld und Zollhaus-Abgaben.

Für Schiffe, welche von den unten erwähnten Plätzen ankommen, nämlich:

	für jede Commerz-Last	
Ostindien und Cap der guten Hoffnung . .	3 Cmk	— ß
Westindien, Nord- und Südamerika	2 »	8 »
Portugal, Spanien und dem mittelländischen Meere	2 »	— »
Den übrigen europäischen Häfen	1 »	8 »
Holland, Ostfriesland, der Weser, Eider und Jütland	— »	12 »
Schiffe unter 20 Commerz-Last zahlen ohne Unterschied	— »	4 »
Schiffe, welche mit Ballast ankommen und abgehen, über 20 Commerz-Last . . .	— »	8 »

Für alle mit Steinkohlen, Holz oder Torf beladenen Schiffe wird, wenn sie keine Rückladung nehmen, kein Lastgeld bezahlt.

Das halbe Lastgeld. — Schiffe, welche mit Ballast ankommen und mit Ladung abgehen, zahlen, je nach dem Orte ihrer Bestimmung, die Hälfte des obigen Lastgeldes.

Münze. — Hier rechnet man nach Mark, nämlich es giebt deren zwei Arten, Banco- und Courant-Mark; die erstere Art gilt 1 *s.* 5½ *d.* und die letztere 1 *s.* 2 *d.* Sterling gemeiniglich. 16 Schilling = 1 Mark und 12 Pfennige = 1 Schilling.

Gewicht und Maass. — Im Januar 1843 kam Folgendes, nämlich hinsichtlich des Silber- Apotheker- und Handelsgewichts, in Ausführung. Nur das Letztere geht uns an, welches wie folgt ist: 1 Handelspfund = 32 Unzen, 1 Centner = 112 ℔, 1 Schiffpfund = 280 ℔, 100 Handelspfund = 106,838 englisch oder avoir dupois Gewicht. Der Hamburger Fuss = 11,289 Zoll englisch, 100 Hamburger Fuss = 94 englischen, 10 Hamburger Last = 108,8 Imperial Quarters. Die Last ist eingetheilt in 60 Fass. Die Hamburger Last oder Handelsschiffslast = 3 Tons oder circa 6000 ℔.

Angaben beim Einsegeln in die Elbe.

1) Wenn man mit nördlichem oder nordwestlichem Winde von See kömmt, so sollte man erst Helgoland in Sicht zu bekommen suchen, ehe man in die Elbe einsegelt. An der Mündung der Elbe ist ein Leuchtschiff wie auch eine rothe Tonne, das erstere 17, die letztere 19 Meilen Südost zu Ost von Helgoland entfernt; das Leuchtschiff hat drei Masten, den Namen Elbe in weissen Buchstaben an der Seite und ist roth angestrichen. Den Tag über führt es eine rothe Flagge an dem grossen Maste, und von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang hat es ein festes Licht ungefähr 30 Fuss über dem Meeresspiegel; bei niedrigem Wasser liegt es in 11 Faden Tiefe. Den hohen Thurm von Neuwerk, Scharhorn-Bake und die rothe Tonne in eine Linie gebracht, indem man Südost zu Süd peilt, so ist man, wenn man mit der ersten Fluth von Helgoland kommt, 2 Meilen vom Saltter entfernt. Der Cours

nach dem Leuchtschiffe ist Süd Südost, bei halber Fluth Südost zu Ost, und mit der ersten Ebbe Südost. Man wird alsdann das Wasser allmählig von 20 bis auf 10 oder 9 Faden mit blauem sehr klebrigem Schlamm abnehmen sehen.

2) Das Ende der Vogel-Sandbank erstreckt sich in dieser Richtung quer vor den Fluss, und wenn man hinüberfährt und der Station des Leuchtschiffs näher gekommen ist, so hat man tieferes Wasser. Wenn das Leuchtschiff 6 Meilen Südost zu Süd peilt, so hat man bei 9 bis 10 Faden Tiefe sehr dunkeln Sand und Schlamm; wenn es bei derselben Entfernung Südost oder Südost zu Ost peilt, so ist blauer Schlamm und dann und wann Muscheln auf dem Grunde. Die Lootsen-Galliote liegt, wenn das Wetter es erlaubt, Ost Südost 2 Meilen vom Leuchtschiffe und 1 Meile Ost zu Nord von der rothen Tonne in 10 Faden Wassertiefe. Sie ist durch einen grossen rothen Flügel ausgezeichnet und so lange irgend Lootsen am Bord sind, führt sie bei Tage die Hamburger Admiralitäts-Flagge und des Nachts, wenn Schiffe einlaufen, ein Licht. Wenn Schiffe in die Elbe einlaufen, so müssen sie bei Tage das gewöhnliche Lootsen-Signal am Fockmaste aufhissen und bei Nacht ein Licht zeigen, wenn sie sich der Lootsen-Galliote nähern; sie müssen auch zeitig und so nahe der Galliote wie möglich beidrehen, dass das Boot im Stande ist an die Seite zu legen.

3) Wenn bei schlechtem Wetter es der Galliote nicht möglich ist bei der gewöhnlichen Station an Bord der Schiffe zu kommen, so legt sie nach ihrer inneren Station näher nach Neuwerk zu. In solchen Fällen thut man wohl, die folgenden Angaben zu beachten: Man fahre nach Norden dem Leuchtschiffe vorbei, dann steuere man Ost Nordost bis das innere Leuchtschiff Südost oder Südost ½ Ost peilt, dann steuere mann direct auf dasselbe zu, indem man es auf der Backbordseite liegen lässt; darauf steuere man Süd Südost oder Südost zu Süd, bis man dicht an die schwarze Tonne E

kommen kann, wo, wenn man die Lootsen-Galliote nicht findet, ein Schiff in 6 Faden Wassertiefe ankern kann. Die Tonnen werden immer sehr gute Führer abgeben; man lasse nämlich beim Einlaufen die schwarzen Tonnen rechts und die weissen links liegen. Die weissen, an der Nordseite des Fahrwassers, sind Tonnenboyen, und die schwarzen, an der Südseite, Klapboyen.

4) Läuft man des Nachts ein, wenn das hohe Bakenlicht von Neuwerk über den Horizont vom Decke kömmt, so ist man ungefähr 8 Meilen von der rothen Tonne; man bringe das Licht in die Peilung von Südost zu Ost und steuere nach demselben; wenn man das niedere Licht zu Neuwerk gesehen hat, ist man nicht weit von dem äussern Leuchtschiffe; man fahre nordwärts von demselben vorbei und steuere Ost Südost bis das innere Leuchtschiff Südost ½ Ost peilt. Dieses Schiff hat zwei Masten, zeigt zwei feste Lichter, eins über dem andern, 18 Fuss von einander; dasselbe ist roth angestrichen und hat den Namen Elbe in weissen Buchstaben an der Seite; am Tage führt es eine horizontale in blau und weiss getheilte Flagge am Hauptmaste. Wenn man dasselbe in die Peilung von Südost ½ Ost gebracht hat, so steuere man gerade nach demselben zu, lasse es auf der Backbordseite liegen und bringe es, gleich wie man demselben vorbeigekommen ist, in die Peilung von Nord Nordwest; darauf steuere man Süd Südost und trage Sorge das Leuchtschiff Nord Nordwest zu behalten, wobei man das Senkblei öfters zu gebrauchen hat. Man wird das Wasser regelmässig von 13 bis 6 und 6½ Faden abnehmen sehen, wenn man dicht bei der schwarzen Tonne ist und das Neuwerk-Licht Süd zu West peilt. Man bemerke jedoch, dass, ehe man soweit kömmt, man möglicherweise beim einmaligen Auswerfen des Senkbleis 6 Faden Wassertiefe an dem Ende der Sandbank, welche sich in den Canal erstreckt, antrifft; derselbe ist sehr schmal und man kömmt wieder in 7, 8 und 9 Faden Wassertiefe. Wenn man an der

Südseite des Canals, nahe der schwarzen Tonne in 5½ Faden Wassertiefe Ankergrund bekommen zu haben sicher ist, dann steuere man nach Nordost bis in 6 oder 7 Faden Wassertiefe und ankere sogleich. Das Fahrwasser ist hier nur schmal und dies ist die innere Station der Lootsen-Galliote, welche bei Nacht ein Licht führt und wird Schiffe, die selbst bei Nacht, wenn Wind und Wetter es erlauben, ein Licht zeigen, mit Lootsen versehen.

5) Es ist rathsam mit dem Winde südwärts von West, sobald man die Tiefen auf Borkum Sandbank untersucht hat, längs der Südküste in 14 bis 15 Faden Tiefe östlich zu steuern, bis man den mittlern Weg zwischen Helgoland und Wangeroog erreicht hat. Man befindet sich alsdann OSO. ungefähr 16 Meilen von der rothen Tonne; darauf steuere man OSO. und gebrauche dabei das Senkblei. Auf diesem Course wird man 17, 16, 15, 14, 13 und 12 Faden Wassertiefe mit einem bläulichen klebrigen Grunde finden; wenn man zu weit südlich kommt, wird man 9 bis 10 Faden Tiefe mit festem Boden haben und alsdann muss man nördlicher steuern, bis man die vorerwähnte Tiefe wieder gewinnt. Sobald man den hohen Thurm auf Neuwerk, die Scharhorner Bake oder das äussere Leuchtschiff in Sicht bekommt, so bringe man jenen Gegenstand SO. zu O. und steuere diesen Cours unter Gebrauch des Senkbleis, bis man gewiss ist, die Mündung der Elbe erreicht zu haben; alsdann segele man weiter, wie unter 1. und 2. angegeben ist.

6) Kommt man von Norden nach der Elbe, so halte man das niedere Licht von Neuwerk dem ostwärts zu sehenden höheren Lichte offen und steuere S. zu O. ½ O. oder SSO.; alsdann wird man über das Ende der Vogel-Sandbank in 6 bis 7 Faden Tiefe kommen, und hat man 10 bis 12 Faden Tiefe erreicht, wird man in der Elbe sein, und kann, wie vorher angegeben ist, weiter steuern.

Allgemeine Bemerkungen.

Wenn man in der Elbe Eis erwartet, so ist es nicht rathsam, die Leuchtschiffe mögen an ihren Stationen liegen oder nicht, dass ein Schiff in den Fluss einläuft, es sei denn, dass ein frischer Wind aus SW. oder W. wehe, da bei diesen Winden und der halben Ebbe das Fahrwasser frei vom Eise ist und die Schiffe Lootsen und Beistand sicher erwarten und Cuxhaven erreichen können. Man komme der Scharhorn Sandbank ja nicht näher, als auf 9 Faden Tiefe; dieselbe ist sehr steil.

Man traue ja nicht den Tiefen auf der Vogel-Sandbank zwischen der weissen Tonne Nr. 2 und der Station des kleinern Leuchtschiffs. Die Tiefe daselbst ist sehr unregelmässig und da sie steil ist, nämlich dreizehn bis vierzehn Faden, so ist man dicht bei dem trockenen Sande. Am südlichen Ufer kann man der Sandbank bis auf fünf Faden sich nähern.

Um sich vor Irrthum wegen der Lichte-Feuer zu bewahren, was oft vorgekommen ist, indem man das hohe Licht von Neuwerk mit dem Leuchtschiffe verwechselt hat, ist zu empfehlen, als der einzige sichere Plan Fremde zu führen, dass dieselben, wenn sie ein Licht sehen, dasselbe in die Peilung von Südost zu Süd bringen, ehe sie darauf zu steuern und bei dieser Peilung gerade auf dasselbe zu halten. Sie werden alsdann, selbst wenn das Leuchtschiff nicht da ist, nicht in Gefahr kommen, ehe sie das niedere Licht von Neuwerk sehen und dadurch wissen was für ein Licht es ist.

In Bezug auf die Angaben zu segeln unter Nr. 4 ist zu bemerken, dass die Südküste sehr steil ist und man sollte daher sich derselben nur bedienen, wenn der Wind südwärts vom Westen weht, indem man sich hüte nicht zu weit nach dem Norden der Elbe zu kommen und dadurch bei nebligem Wetter auf das seichte Wasser am Ende der Vogel-Sandbank, welche sich gerade quer durch die Elbe erstreckt, zu gera-

then, ehe man irgend einen Gegenstand in Sicht bekommen hat. Die Course und Peilungen nach dem Compass und die Entfernung 60 Meilen auf einen Grad.

Kertsch,

Seehafen und Stadt des europäischen Russlands, in der Krimm, liegt an einer geräumigen Bay auf der Westseite der Meerenge Yenicale, unter 45° 21′ 30″ nördlicher Breite und 36° 28′ 20″ östlicher Länge. Die Stadt ist kürzlich viel verschönert worden; sie zählt 2 bis 3000 Einwohner und enthält einige schöne Gebäude. Diese Stadt nimmt die Stelle des alten Panticapaeum ein, welches der Sitz der bosphorischen Könige und einst die Residenz des Mithridates war. Die Quarantaine für das azofische Meer ist hier errichtet worden; es ist wahrscheinlich, dass es in nicht gar zu ferner Zeit Taganrog als den Stapelplatz jenes Meeres übertreffen wird. Korn, Salz und Häute sind die Haupt-Ausfuhrartikel. Auf der äussern Rhede, 5 bis 6 Meilen von der Stadt, finden sich 19 Fuss Wassertiefe; in der innern Bay sind 14 Fuss und nahe an der Küste nimmt sie von 9 bis 11 Fuss ab.

Wegen der Quarantaine-Ordnung darf kein Lootse nach Schiffen, die nach Kertsch bestimmt sind, hinfahren. Schiffe, welche angenommen werden, um in Kertsch zu laden, bekommen gewöhnlich dieselbe Fracht, wie die in Odessa angenommenen; aber um Talg zu laden, müssen sie eigentlich 2 *s.* 6 *d.* pr. Tonne mehr haben.

Abgaben auf ein Schiff von 196 Tonnen, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Quarantaine-Abgaben	51	Rb.	70 Kp.
Zollhaus-Abgaben	111	»	68 »
Consulat-Gebühren	30	»	— »
Geschenke an die Beamten	50 bis 60	»	— »
	253	Rb.	38 Kp.

Schiffe, welche, um in Kertsch zu laden, befrachtet sind, werden wohl thun, ihren Ballast rein auszuladen, ehe sie in die Bay einlaufen. Schiffe, welche über 12 Fuss tief gehen, würden im Winter so weit auszulegen haben, dass sie Gefahr liefen, vom Eise weggetrieben zu werden. Sobald sich Eis zeigt, würde es am besten sein, sogleich die Anker zu lichten und nach der Ambelaki Bay, welche ungefähr 8 Meilen SW. vom Cap Makbonrum, der südlichsten Seite der Bay von Kertsch, zu segeln; in dieser Bay können Schiffe in 17 bis 18 Fuss Wassertiefe, ohne vom Eisgange belästigt zu werden, liegen, und sind vor allen Winden, ausgenommen vor dem SSO., der nie stark weht, geschützt.

Wegen Münze, Gewicht und Maass, siehe Petersburg.

Pernau,

eine befestigte Seestadt in Russland, Gouvernement Liefland, liegt am Zusammenfluss der Pernau mit dem nördlichen Winkel des Rigaischen Meerbusens, unter 58° 21′ 20″ nördlicher Breite und 24° 18′ 15″ östlicher Länge. Die Stadt zählt 9000 Einwohner, besteht aus Alt- und Neustadt mit 2 Vorstädten, hat 3 Kirchen und eine lateinische Schule. An der Mündung des Flusses ist eine Barre, über welche nur kleine Schiffe fahren können; die grösseren müssen auf der Rhede, deren Ankergrund nicht besonders ist, laden und löschen. Der Ausfuhr-Handel ist hier ziemlich bedeutend, vorzüglich mit Korn, Hanf, Flachs, Leinsaat, etc.

Folgende Unkosten kommen auf ein britisches Schiff von 207 Tonnen Register, mit Ballast einkommend und einer Ladung Flachs ausgehend:

Hafen- und Lootsengeld	Silberrubel	152. 68.
Courtage	»	8. 26.
Provision	»	25. —.
Für Schrauben	»	108. —.
» Stauen	»	93. 60.
	Silberrubel	387. 54.

Das Lootsengeld beträgt für 1 Fuss Tiefgang 1 Silberrubel, aus- oder eingehend.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Petersburg.

Triest,

eine grosse Stadt und ein bedeutender Seehafen im österreichischen Gebiete, ist die Hauptstadt eines Districts in Illyrien. Sie liegt nahe am nordöstlichen Ende des Meerbusens von Venedig, unter 45° 38′ 37″ nördlicher Breite und 13° 46′ 27″ östlicher Länge. Die Stadt theilt sich in Alt- und Neustadt; die erstere liegt hoch, die letztere, welche niedriger liegt, ist höchst regelmässig angelegt und ist zum Theile von einem Canale, in welchem nicht über 9 bis 10 Fuss tiefgehende Schiffe laden und löschen können, durchschnitten.

Hafen. — Der Hafen von Triest ist, wenn auch etwas klein, zum Einlaufen der Schiffe bequem. Derselbe wird von dem Molo Teresiano, nach der Kaiserin Maria Theresia so benannt, an dessen äusserstem Ende der unten erwähnte Leuchtthurm steht, gegen südliche Stürme geschützt. Der Hafen, welcher mit dem Molo einen von 1½ Meilen Länge und einen fortlaufenden Kai bildet, ist mit behauenen Steinen eingefasst und mit Treppen wie auch Landungsplätzen zur Bequemlichkeit der Einschiffung versehen. An der Nordseite des Hafens ist ein Dock oder kleiner Hafen, ausschliesslich für Schiffe unter Quarantaine bestimmt. Derselbe ist mit einer Mauer umgeben und mit Hôtels, Waarenlagern und jeder Art von Bequemlichkeit für Reisende und Waaren versehen. Schiffe unter 300 Tonnen Tragfähigkeit liegen dicht an den Kaien, grössere ankern etwas weiter davon.

Die Hauptfehler an dem Hafen sind, dass er zu beschränkt und den NW-Winden, welche zuweilen sehr heftig wehen und die See hochgehend machen, ausgesetzt ist. Die Stürme jedoch halten selten lange an, und da der Ankergrund gut ist, wenn die Anker verkattet und die gehörigen Vorsichts-

massregeln getroffen sind, ereignet sich kein Unfall. Die Fluth zu Triest ist kaum merklich; aber der Wind, durch einen lang anhaltenden Sirocco- oder SO-Wind verstärkt, übt einen Einfluss auf die Wassertiefe, welche durch den unter dem Namen Boro bekannten vorherrschenden ONO-Wind wieder abnimmt. Der Eingang zum Hafen wird durch keine Barre oder Untiefe gehindert; auf der Rhede ist guter Ankergrund in 6, 7 bis 10 Faden Wassertiefe. Ein gut segelndes Schiff kann sowohl bei Nacht als bei Tage einlaviren, ausgenommen wenn es stark aus NO. oder ONO. weht, in welchem Falle es rathsamer ist in der Bay von Roses oder Pirano zu ankern und wo jedes Schiff mit der grössten Sicherheit vor Anker liegen kann.

Leuchtthürme. — Der Leuchtthurm am Ende des theresischen Molo ist 106 engl. Fuss hoch. Das Licht scheint mit Unterbrechung und kann, vorausgesetzt, dass das Auge des Beobachters 12 Fuss über dem Meeresspiegel sich befinde, ungefähr 12 Seemeilen weit, oder von Pirano aus an der Seite von Istria und den Untiefen von Grado an der italienischen Küste gesehen werden. Ein Leuchtthurm ist auch auf der Spitze von Salvore, welcher ungefähr 18 Meilen W. zu S. von Triest nach dem Compass peilt, errichtet worden. Die Laterne befindet sich ungefähr 103 Fuss über dem Meeresspiegel. Von dieser Spitze öffnet sich die Pirano-Bay, in welcher Schiffe bei jedem Wetter sicher ankern können.

Zu Triest übt man strenge Quarantaine und die Anstalten zur Erleichterung ihrer Ausführung sind vollständig und wirksam. Die Gesundheits-Commission in diesem Hafen ist die Central- oder Haupt-Gesundheits-Commission für die österreichischen Staaten und unterhält eine lebhafte Correspondenz mit allen Haupthäfen, sowohl im mittelländischen Meere als anderswo.. Es giebt hier zwei Lazarethe; dasjenige, welches St. Teresa oder Lazaretto Nuovo genannt wird, ist für Schiffe von der Levante und Egypten bestimmt, welche

grösstentheils der vollen Quarantaine von 40 Tagen unterworfen sind. Es ist geräumig und gehörig bewacht und hat eine hinreichende Anzahl von Militär- und Medicinalbeamten nebst Gehülfen; auch hat es ausgedehnte Kaien und Magazine zum Lagern und Lüften der Güter, Wohnhäuser und Zimmer für die ansässigen Beamten, Reisende, etc. Es ist in der That eine der vollkommensten Anstalten dieser Art, die es giebt. Das andere oder alte Vecchio-Lazaretto, welches an dem grossen Molo stösst, ist für Schiffe und Reisende, welche keine Quarantaine über acht und zwanzig Tagen zu halten haben, bestimmt, und obgleich es dem ersteren nachsteht, so ist es doch umfassend genug und bequem. Die Sanitäts-Büreaux, mit Inbegriff desjenigen des Hafenmeisters, sind nahe bei der Mitte des Hafens, wo auch Schiffe unter Beobachtung einer Quarantaine von nicht über acht Tagen vor Anker gelegt werden. Hier findet man auch Erleichterungen sich mit Personen unter Quarantaine durch die Sprache zu unterhalten; auch sind hier geräumige Waarenhäuser mit angemessenen Wachen und andern Officieren. Aber ungeachtet dieser Bequemlichkeiten darf ein Schiff, an dessen Bord eine ansteckende Krankheit, in keines der beiden Lazarethe zu Triest einlaufen, sondern es wird nach einer zu diesem Zwecke eingerichteten Insel nahe bei Venedig geschickt, wo mit weniger Gefahr die Ansteckung zu verbreiten, Hülfe geleistet werden kann. Die gewöhnliche Gesundheits-Commission besteht aus einem Präsidenten, zwei Gehülfen, von denen der eine ein Arzt ist, und drei Provisoren, von denen zwei Kaufleute sind.

Unkosten bei der Ankunft.

Unter Pratique:

	Courant.	Sterling.
Einclarirung mit oder ohne Ladung, für Schiffe von 100 Tonnen oder darüber	1 *fl* 30 *xr*.	3 *s*. — *d*.

	Courant.	Sterling.
Einclarirung mit oder ohne Ladung. für Schiffe von 50 Tonnen bis 99 Tonnen	1 *fl* — *xr.*	2 *s.* — d.
Einclarirung mit oder ohne Ladung, für Schiffe von 15 bis 49 Tonnen	— « 17 »	— » 6,8 »
Unter Quarantaine:		
Für das Befragen des Capitains . . .	1 » 30 »	3 » — »
» » » » Wächters über Zulassung zur Pratique.	— » 34 »	1 » 1,6 »

Unkosten bei der Abfahrt.

	Courant.	Sterling.
Unter Pratique:		
Gesundheits-Certificat, für Schiffe von 100 Tonnen und darüber	— » 45 »	1 » 6 »
Gesundheits-Certificat, für Schiffe von 50 bis 99 Tonnen	— » 30 »	1 » — »
Gesundheits-Certificat, für Schiffe von 15 bis 49 Tonnen	— » 9 »	— » 3,6 »
Certificat über die unter Pratique verschifften Güter	— » 17 »	— » 6,8 »
Unter Quarantaine:		
Patent	1 » 8 »	2 » 3,2 »
Sold des Wächters am Bord während des Abhaltens der Quarantaine pr. Tag.	1 » 8 »	2 » 3,2 »
Dessen Lebensmittel, pr. Tag	— » 20 »	— » 8 »

Quarantaine-Abgaben, welche auf Güter zu bezahlen sind. — Nicht empfängliche Güter zahlen nach dem Ansatze von 6 Kreutzern pr. 100 Gulden oder 1 pr. Mille ad valorem. Empfängliche Güter zahlen eine Extra-Abgabe nach dem Tarife oder den Umständen. Ausser obiger ad valorem-Abgabe zahlen nicht empfängliche Güter 4 Kreuzer pr. 1000 ℔ Wiener Gewicht. Getreide ist einer Extra-Abgabe von ungefähr ½ % unterworfen.

Zoll-Verordnungen. — Das Zollhaus zu Trieste hat durchaus nichts mit der Einclarirung, Meldung, etc. der Schiffe zu thun. Wenn ein Schiff ankömmt, muss man es am Gesundheits-Büreau melden, welches eine Liste der ankommenden und abgehenden Schiffe nebst einer Angabe ihrer Ladungen, wie sie in den Manifesten aufgeführt sind, veröffentlicht. Die Schiffe werden auch an demselben Büreau ausclarirt und die Capitaine werden von den Consuln des Landes, denen sie angehören, dabei unterstüzt. Sobald ein Schiff die Quarantaine überstanden hat, löscht und ladet es ohne irgend eine Dazwischenkunft oder Aufsicht der Zollbeamten oder sonst Jemandes. Güter, welche für Ansteckung nicht empfänglich sind, können während der Quarantaine gelandet werden.

Mäkler, Commissions-Kaufleute, Courtage, etc. — Hinsichtlich der Freiheit, deren man im Allgemeinen bei der Begründung und Betreibung eines Handelsgeschäfts zu Triest geniesst, finden doch einige Ausnahmen Statt. Mäkler z. B. sind auf eine gewisse Zahl beschränkt und werden von der Handelskammer ernannt. Sie müssen Bürgschaft leisten, sich mancherlei Anordnungen unterwerfen und dürfen selbst keinen Handel treiben. Es giebt drei Classen derselben: Erstens, Mäkler für den Ver- und Ankauf von Kaufmannsgütern, und diese werden wieder in drei besondere Unterclassen getheilt, je nach den Artikeln in denen sie bewandert sind, als: Getreide, Oel, Baumwolle, Droguerien, Häute und Leder, Colonialwaaren, Manufacturen, etc. — Zweitens, Wechselmäkler oder Wechselagenten, und drittens, Schiffs- und Assecuranzmäkler. Solche bevollmächtigte Mäkler dürfen allein Contracte, Certificate, Besichtigungen oder andere Documente ausfertigen und werden als öffentliche Geschäftsmänner, deren Aussagen als gesetztliches Zeugniss angenommen werden, angesehen.

Jeder darf Commissions-Geschäfte führen oder Factor sein, aber er darf keine gedruckte Circulaire oder Preislisten herausgeben; auch werden dessen Bücher, wenn sie auch

ordentlich geführt sind, nicht als Zeugniss bei einem Gerichtshofe betrachtet, es sei denn, dass er matriculirt sei, wozu der Besitz eines gewissen Capitals erforderlich ist. Dies ist jedoch wenig mehr als eine blosse Form, und viele Geschäfte werden von Personen, die sowohl als Kaufleute als auch als Mäkler handeln, ohne gehörig bevollmächtigt zu sein, betrieben.

Die gewöhnliche Provision eines Kaufmanns oder Factors ist bei Ankauf von Waaren 2 %, und bei Verkauf ½ %, zu der del-credere zuweilen hinzugerechnet wird.

Die Provision eines Kaufmanns für die Eincassirung der Frachtgelder und andere Schiffs-Besorgungen beträgt 2 % für die einkommende Ladung, und nach Brauch des Platzes ist das Haus, an welches ein Schiff von den Befrachtern adressirt oder empfohlen wird, zu 2 % Provision für die ausgehende Ladung berechtigt, es mag zur Verschaffung der nach auswärts verladenen Güter beigetragen haben oder nicht.

Die Provision eines Mäklers für die Befrachtung eines Schiffes oder für die Besorgung einer Charte-partie ist zwei Procent, wobei die Vergütung für das Ausfertigen der Charte-partie oder für sonstige bei der Ausclarirung geleisteten Dienste nicht inbegriffen sind. In Fällen allgemeiner Ladungen, bei welchen der Mäkler Güter von verschiedenen Kaufleuten zusammen bringt, berechnet er 3 % Courtage. Die Courtage eines Schiffsmäklers ist zuweilen 1 pr. mille, gewöhnlicher ½ pr. mille. Courtage für den Ein- und Verkauf von Gütern wechselt von ½ bis 1 % nach Umständen und Beschaffenheit der Artikel.

Hafenkosten. — Diese werden bei der Ausclarirung am Büreau des Hafenmeisters entrichtet. Sie sind dieselben, der Aufenthalt des Schiffs mag sein wie er will, und sind vielleicht die mässigsten in Europa.

Oesterreichische u. fremde priveligirte Schiffe.

Ankergeld, pr. Tonne, nach Maass	— *fl* 4 *xr.*
Bakengeld	— » 3 »
Ladungs-Abgaben, pr. Tonne Gewicht von Gütern (wenn Getreide 20 Stoyer)	— » 3 »

Fremde, nicht priveligirte Schiffe.

Ankergeld, Bakengeld und Ladungs-Abgaben wie oben, pr. Tonne, nach Maass, und pr. Tonne Gewicht von Gütern	— » 10 »
Neues Tonnengeld, pr. Tonne, nach Maass	— » 16 »
Abboragio, zahlbar bei Schiffen, die mit Ballast oder mit weniger als einer halben Ladung abfahren	— » 9 »

Vergleichende Angabe der zu Triest bezahlten Hafenkosten rücksichtlich eines nationalen und priveligirten fremden Schiffes, so wie eines fremden, nicht priveligirten Schiffes, jedes von 300 Tonnen Tragfähigkeit mit gemischten Ladungen.

Nationale und priveligirte Schiffe.

Anker- und Bakengeld, wie oben, 300 Tonnen, ca. 7 Kreutzer pr. Tonne, nach Maass	35 *fl* — *xr.*
Ladungs-Abgaben von 300 Tonnen, ca. 3 Kreutzer	15 » — »
Zusammen	50 *fl* — *xr.*

Fremde, nicht priveligirte Schiffe.

Anker- und Bakengeld, so wie Ladungs-Abgaben, wie oben	50 *fl* — *xr.*
Tonnengeld, 300 Tonnen ca. 16 Kreutzer	80 « — »
Zusammen	130 *fl* — *xr.*

Wenn das Schiff mit Ballast oder mit noch weniger als einer halben Ladung absegelt, so ist noch eine fernere Abgabe von 9 Kreutzern pr. Tonne oder 45 Gulden, welches in Allem 175 Gulden macht, zu entrichten.

Alle Schiffe, welche Salpeter — da dies ein Monopol-Artikel der österreichischen Regierung und noch dazu ein

Bestandtheil des Schiesspulvers ist — am Bord haben, müssen denselben an der Aussenseite des Hafens ausladen und in das kaiserliche Arsenal abliefern. Wenn Salpeter in den Connoissementen als Kaufmannsgut aufgeführt steht, wird dadurch das Schiff der Confiscation und einer schweren Geldstrafe ausgesetzt. Schiffe, welche mit den obigen Verordnungen nicht bekannt sind, werden öfters veranlasst einen Theil Salpeter, und zwar zu einer sehr niedrigen Fracht, mit den andern Gütern zu laden, welche, wie oben angeführt, sie nöthigt, die ganze Ladung an der Aussenseite des Hafens zu löschen, welches ihnen, so wie den Empfängern der Güter, grössere Kosten wie auch viele Mühe verursacht und ausserdem die Waaren, welche in Lichterschiffe übergeladen werden müssen, vielen Zufälligkeiten, als Regen, stürmischer See, aussetzt. Das Ausladen ist so langwierig und das Schiff wird auf einem unsichern Ankergrunde, welches für den Assecuradeur eine ernstliche Berücksichtigung verdient, der Willkühr der Elemente überlassen.

Lootsen. — Die nach Triest bestimmten Schiffe sind nicht verpflichtet Lootsen zu nehmen, aber diejenigen, welche zum erstenmale dahin fahren, würden wohl thun, wenn sie die Küste von Istrien in Sicht bekommen, einen anzunehmen. Böte kreuzen immer nahe bei Roango umher; sie sind nicht mit ordentlichen Lootsen, sondern mit Fischerleuten bemannt, welche, obgleich zur Führung des Schiffs untauglich, doch die Peilungen der Plätze und die Wassertiefe kennen. Das Lootsengeld, welches sie gewöhnlich bekommen, ist 20 Dollars und ausserdem werden sie, während der Quarantaine, auf Schiffskosten unterhalten.

Zimmerholz zu Triest ist vortrefflich, die Arbeiter sind gut und ihr Lohn mässig, so dass der Ort zum Kielholen und Ausbessern sehr günstig ist. Wasser ist sehr gut, aber etwas rar, so dass, wenn ein grosses Quantum verlangt wird, gehörige Anzeige davon gemacht werden muss. Die Schiffe werden ordentlich nach der Reihe bedient. Rindfleisch ist sehr gut,

doch etwas hoch im Preise. Butter und Käse sind theuer und besonders Feuerung. Im Ganzen kann daher Triest als ein für die Verproviantirung eines Schiffs günstig gelegener Ort nicht angesehen werden.

Münze. — Der österreichische Gulden nach dem 20 Gulden-Fuss der Kölnischen Mark ist beinahe genau 2 Schilling Sterl. 60 Kreutzer = 1 Gulden österreichisch. Der Silberwerth des Gulden ist ungefähr $26,_{8}$ Pence Sterl. Der Cours auf London ist ungefähr 9 Gulden 47 Kreutzer pr. Pfund Sterling. Das Papiergeld der Wiener National-Bank steht mit Münze in gleichem Werthe.

Gewicht und Maass. — 100 ℔ Grosso = $105,_{27}$ ℔ englisch, 100 ℔ Sottile = $66,_{58}$ ℔ engl. 1 ℔ in Wien = $1,_{235}$ ℔ engl., folglich ist der Centner von 100 Wiener ℔ = $123,_{5}$ oder 123½ ℔ englisch. In dem lombardisch-venetianischen Königreiche ist der Centner von 100 Kilogrammes noch das Gewicht dessen man sich bei der Zoll-Erhebung bedient; der Unterschied zwischen 100 Kilogr. ist gleich $78,_{8}$ ℔ österr. Gewicht, welches zuständig ist. 100 Boccali = 40 Imperial-Gallons. 100 Triester Stori = $25,_{41}$ Imperial-Quarters. 100 Ellen, Seidenmaass, = $70,_{21}$ Imperial-Yards. 100 Ellen, Wollenmaas, = 74 Imperial-Yards. 100 ℔ in Wien = $123,_{62}$ ℔ britisches Imperial-Gewicht. 112 ℔ engl. oder 1 Centner = 90½ Wiener ℔. 1 Orna oder Wiener Eimer, in 40 Boccali getheilt, für alle flüssige Waaren, Oel ausgenommen, gebraucht, ist gleich $12,_{33}$ Imperial-Gallons. 1 Orna Oel, in 100 Lire getheilt, ist gleich $14,_{29}$ Imperial-Gallons. 1 Stajo oder trocknes Maass für Getreide, Sämereien, etc. gebraucht, ist gleich 2 Bushels und $2,_{21}$ Imperial-Gallons, und wird im Handel zu 342 Staja = 100 Imperial-Quarters angenommen. Ein Wiener Fuss = $1,_{028}$ Fuss engl. Ein Klafter ist ungefähr 6 Fuss; 527 Klafter sind gleich 1084 Yards; ein Quadrat-Klafter ist 36 Quadrat-Fuss. Die Elle für Seidenwaaren ist gleich $25,_{94}$ Zoll englisch. Die Elle für Wollenwaaren ist gleich $27,_{41}$ Zoll englisch.

Österreich.

Quarantaine-Verordnungen für die österreichischen Seehäfen.

Zufolge einer Ordonnanz des kaiserl. königl. Hofraths vom 17. August 1837 und am folgenden 25. November einregistrirt, wurden folgende Quarantaine-Verordnungen für die Häfen des adriatischen Meeres decretirt:

Classe.	Länder.	Beschaffenheit der Gesundheits-Certificate.	Zeit der Quarantaine-Tage. Schiffe.	Passagiere.	Empfängliche Güter.	Sciorini.
1	Die Levante, Türkei, das schwarze Meer und Africa, mit Ausschluss der französischen Besitzungen in Algier.	Nichtreine	35	28	40	6 (b)
		Nur verdächtige oder ebenreine	28	28	32	3
2	Gibraltar.	Reine Certificate mit empfänglichen Gütern als Baumwolle etc.	14	14	21	
		Reine ohne empfängliche Güter.	7	7	7	
3	Die Jonischen Inseln, Griechenland und Algier.	Reine Certificate.	14	14	21	
4	Malta.	Reine Certificate.	7	7	7	
5	Amerika u. Westindien (siehe die späteren Verordnungen) von der Mündung d. Amazonenflusses bis zum 34 Grad nördlicher Breite.	Im Sommer, mit reinen Certificaten.	14	14	14	2 (c)
		Im Winter.	10	10	12	
6	Cape Fair vom 34. bis 39. Grade nördlicher Breite.	Im Sommer.	10	8	12	
		Im Winter.	8	8	10	2
7	Vom 39. Grade nördlicher Breite bis zum Eismeer.	Reine Certificate.	7	7	1	1
8	Ganz Süd-Amerika von der Mündung des Amazonenflusses, südlich.	Reine Certificate.	5	5	5	
9	Alle andern Gegenden von Amerika.	Reine Certificate.	18	14	18	3
		Verdächtige do.	21	16	25	3

(a) Sciorini sind die Tage der Purification von der Landung der Güter oder Passagiere. Die Quarantainezeit für Schiffe, Passagiere und Güter aus allen Häfen in den Classen 2, 3, 4, schliesst die Sciorini ein. Alle Schiffe, Güter oder Passagiere aus dem ottomanischen Reiche, mit Einschluss von Egypten, werden als sospetta (verdächtig) oder toca (angesteckt oder unrein) angesehen.

(b) Die Quarantainezeit (Contumacia) für Schiffe mit empfänglichen Gütern, als Baumwolle, Wolle, etc. soll unmittelbar nach Löschung des letzten Packens der Ladung anfangen. Alle empfängliche Güter sollen zum Lüften und Reinigung in das Lazaretto gelöscht werden. Die Zeit der Sciorini oder Purification für empfängliche Güter ist ausschliesslich der Zeit der Contumacia.

(c) Zufolge einer Ordonnanz der kaiserlichen Hofkammer vom 23. Juli 1829, welche bis zum 25. December in Kraft war, waren die Reisenden sowohl aus Nord- als Südamerika 2 bis 4 Tage, und empfängliche Güter 4 bis 10 Tage länger als in der vorstehenden Classification angegeben, der Quarantaine unterworfen.

Zufolge der Instructionen Nr. 2127 vom 28. Mai 1838 und Nr. 3524 vom 6. August 1838 von der kaiserlich-königlichen Hofkammer an die Gesundheits-Bureaux zu Triest und Venedig erlassen, sind die Quarantaine-Verordnungen in der vorstehenden Ordonnanz vom 17. August 1837 specificirt, hinsichtlich der in den österreichischen Häfen unter den Classificationen Nr. 5, 6, 7, 8 und 9 ankommenden Schiffen, wie folgt ermässigt worden, nämlich:

Aus allen amerikanischen, mit Inbegriff aller westindischen Häfen, sollen

a) Schiffe mit reinen Gesundheits-Certificaten mit der Mannschaft und den Passagieren sogleich nach der Ankunft zur freien Pratique zugelassen werden.

b) Schiffe mit verdächtigen Gesundheits-Certificaten, welche auf der Reise verdächtige Oerter angelaufen sind, sollen in den Lazarettos für Passagiere, Schiffsmannschaft und empfängliche Güter einer Quarantaine von 10 Tagen und nicht empfängliche Güter von 5 Tagen unterworfen sein.

c) Schiffe, welche mit unreinen Gesundheits-Certificaten versehen sind, sollen in den Lazarettos für Passagiere, Mannschaft und empfängliche Güter einer Quarantaine von 15 Tagen und für empfängliche Güter einer solchen von 10 Tagen unterworfen sein.

Venedig,

eine berühmte Stadt im österreichischen Italien, ehemals die Hauptstadt der gleichnamigen Republik, liegt auf einer Gruppe von kleinen, gegen das nördliche Ende des Adriatischen Meeres, unter 45° 25′ 53″ nördlicher Breite und 12° 20′ 31″ östlicher Länge liegenden Inseln. Die Inseln, auf denen Venedig gebauet ist, liegen innerhalb einer langen, niedrigen, schmalen, nördlich und südlich laufenden Linie und schliessen die sogenannten Lagunen oder Untiefen ein, welche die Stadt umgeben und dieselben vom Festlande trennen. Die Haupt-Einfahrt von der See aus nach den Lagunen ist bei Malamocco, ungefähr anderthalb Seemeilen südlich von der Stadt; aber es giebt auch andere, wenn auch weniger besuchte Einfahrten, die sowohl nördlich als südlich von dieser einen liegen. An der Aussenseite von Malamocco befindet sich eine Barre, auf welcher bei Hochwasser Springfluthen nicht mehr als 10 Fuss Wasser sind; aber zwischen der westlichen Spitze der Barre und dem Dorfe San Pietro ist ein Canal, welcher bei Springfluthen 16 und bei gewöhnlichen Fluthen 14 Fuss Wasser hat. Kauffahrteischiffe ankern gewöhnlich unweit des herzoglichen Palastes, zuweilen kommen sie aber in den grossen Canal, welcher die Stadt durchschneidet, und zuweilen liegen sie in

dem breiteren Canal von Giudecca. Die von Süden kommenden Schiffe steuern meistentheils auf Pirano oder Rovigno, an der istrischen Küste, zu, wo sie Lootsen, welche dieselben nach der Malamocco gegenüber liegenden Barre bringen, an Bord nehmen. Uebrigens liegt es in der Wahl des Capitains sich istrischer Lootsen zu bedienen und es ist keinesweges, wie man es zuweilen vorbringt, eine gezwungene Anordnung. Wenn man einen angenommen hat, so beträgt die gewöhnliche Gebühr von Pirano oder Rovigno bis nach der Barre zwanzig österreichische Thaler oder 4 £. Bei der Ankunft an der Barre werden die Schiffe von Lootsen über dieselbe und in den Hafen geführt, deren Pflicht es ist, den Schiffen ausserhalb der Barre oder auf derselben entgegen zu fahren, und die Schiffe müssen sich der Dienste dieser Lootsen bedienen.

Die Quarantaine wird hier eben so streng wie in Triest gehalten. Die jenseits der Strasse von Gibraltar kommenden Schiffe bekommen, wenn keine ansteckende Krankheit an Bord ist, nachdem sie in einem Theile der Lagunen, ungefähr eine Meile von der Stadt, eine kurze Quarantaine von sieben Tagen gehalten haben, pratique. Lange Quarantaine wird etwas weiter davon weg gehalten. Das Lazareth und die andern Einrichtungen für Quarantaine haltende Passagiere gehören zu den besten in Europa. Schiffe, welche unreine Certificate haben, oder von verdächtigen Plätzen kommen, werden von Triest dahin geschickt.

Unkosten auf Schiffe von 300 Tonnen.

Unkosten-Angabe.	Wenn es ein österreichisches oder einer mit Österreich in Reciprocität stehenden Nation gehörendes Schiff ist.		Wenn es ein Schiff einer nicht mit Österreich in Reciprocität stehenden Nation ist.	
	Österreich. Livre.		Österreich. Livre.	
Lootsengeld. — Von der Barre nach dem letzten Ankerplatze	61.	57	61.	57
Aus dem Hafen der Abfahrt	61.	57	61.	57
Tonnengeld. — Ein Livre österreichisch pr. Tonne (ursprünglich von allen nicht österreichischen Schiffen erhoben)	—	—	300.	—
Ausclarirungs-Unkosten. — Wenn nach einem Hafen ausserhalb des Golfs von Venedig . . .	2.	30	16.	78
Wenn aber nach einem Hafen im Golfe, betragen sie in allen Fällen 1 *s.* 3¼ *d.* weniger.				
Quarantaine-Unkosten. — Wenn ein Schiff sieben Tage Quarantaine hält, welches die gewöhnliche Zeit für die von England kommenden Schiffe ist . . .	39.	27	53.	38
Gewöhnliche Unkosten zusammen	164.	71	493.	30
Wenn Schiffe lange Quarantaine halten, zahlen sie extra	25.	74	25.	74
Wenn Schiffe mit Ballast oder weniger als einer halben Ladung abfahren, zahlen alle nicht österreichische oder solche einer Nation, die keinen Vertrag mit Oesterreich hat, 45 Cents extra Tonnengeld pr. Tonne, welches auf ein Schiff von 300 Tonnen macht	—	—	135.	—
Die gesammten Unkosten betragen	190.	45	654.	4

1 Livre österreichisch = 8 *d* Sterling.

Provision. — Der Schiffsmäkler rechnet 2 % Courtage auf die Fracht einer ganzen, und 4 % auf eine allgemeine Ladung. Nach Usance des Platzes rechnen die Kaufleute 2 % Provision auf die einkommende und 2 % auf die ausgehende Fracht aller an sie consignirten Schiffe, wenn sie auch nicht mehr gethan haben, als den Capitain einem Schiffsmäkler zu empfehlen.

Proviant, Schiffsbedürfnisse, etc. — Diese Gegenstände kann man alle in Venedig von vortrefflicher Qualität, aber nicht wohlfeil bekommen, vielleicht mit Ausnahme des Brodes. Wasser wird mit Lichterschiffen nach der Stadt gebracht und ist folglich ziemlich theuer. Brennholz ist rar und sehr hoch im Preise.

Münze, Gewicht und Maass. — Ehemals rechnete man hier nach mehren Münzsorten, aber jetzt, wie zu Genua, nach dem italienischen Lire, der in Centesimi oder 100 Theile getheilt wird. Man nimmt an, dass der Lire von demselben Gewichte, derselben Feinheit und folglich von demselben Werthe der französischen Franken ist. Aber die wirklich im Umlauf befindlichen Münzen, Lire genannt, sind resp. gleich dem Werthe in Sterling von ungefähr 5 und $4\frac{1}{2}$ *d.*; die letzteren werden von der österreichischen Regierung gemünzt. Der Handelsgewichte giebt es hier, wie zu Genua, zwei Sorten, nämlich der Peso Sottile und Peso Grosso. Der französische Kilogramme, Litra Italiana genannt, wird auch zuweilen gebraucht. 100 ℔ Peso Grosso = $105_{,186}$ ℔ englisch, 100 ℔ Peso Sottile = $66_{,428}$ ℔ englisches Gewicht. Das Moggio oder Kornmaass wird in 4 Staje, 16 Quarte oder 64 Quartaroli getheilt; 1 Staje = $2_{,27}$ Winchester Bushels. Das Weinmaass, 1 Anfora = 4 Bigonzi = 8 Mastelli = 48 Sechii = 192 Bozze = 768 Quartuzzi, enthält 137 englische Wein-Gallonen. 1 Botta = 5 Bigonzi, Oel verkauft man nach Gewicht oder Maass. Ein Botta enthält 2 Migliaje = 80 Miri von 25 ℔ Peso Grosso. 1 Miro = $4_{,028}$ englische Wein-Gallonen.

1 Braccio oder Längenmaass für Wollwaaren = 26,6 englischen Zöllen. 1 Braccio für Seidenwaaren = 24,8 englischen Zöllen. Der Fuss zu Venedig = 13,68 englischen Zöllen.

Cagliari,

Hauptstadt von Sardinien, liegt an der nordöstlichen Küste, einer grossen Bay auf der Südküste dieser Insel, unter 39° 12′ 13″ nördlicher Breite und 9° 6′ 44″ östlicher Länge. Der Golf von Cagliari erstreckt sich von Pula an der Westküste bis nach Cap Carbonara an der Ostküste, welches eine Entfernung von ungefähr 24 Meilen in die Quere und 12 Meilen in die Tiefe beträgt; er hat überall, wenn man in die Peilungen desselben kömmt, guten Ankergrund. Ein Molo erstreckt sich vom Pratique-Bureau aus, und die Schiffe liegen gewöhnlich in 6 oder 8 Faden Wassertiefe auf einem vortrefflichen schlammigen Boden, ungefähr eine Meile Südwest zum Süden von demselben entfernt. Beim südlichen Winkel der Thurmmauer befindet sich ein sehr bequemer Hafendamm, an welchem, ausser kleinen Fahrzeugen, 14 bis 16 Schiffe von ziemlicher Grösse liegen können. Cagliari ist im Ganzen einer der besten und sichersten Häfen am Mittelländischen Meere.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 240 Tonnen mit Ladung einkommend und ausgehend:

Anker- und Hafengeld	55	*Lire*	10	*s.*
Gesundheits-Certificat und Pratique	8	»	15	»
Manifeste	5	»	5	»
Consulat-Gebühren	10	»	—	»
Ausclariren 10 *L.* 10 *s.*; Hafenmeister 10 *s.*	11	»	—	»
à 1 *s.* 6 *d* pr Lire, 6 *£* 15 *s.* 9 *d.*				
	90	*Lire*	10	*s.*

Wegen fernerer Einzelheiten, siehe Sardinien.

Münze, Gewicht und Maass, » »

Cadix,

Haupt-Handelsstadt und Seehafen in Spanien, liegt an dessen Südwestküste, auf dem felsigen und an dem äussersten hohen Ende einer schmalen niedrigen Halbinsel oder Landzunge, welche sich von der Insel Leon ungefähr 4½ nautische Meilen nach NNW erstreckt. Sie ist auf allen Seiten, ausgenommen im Süden, wo sie mit dem Lande zusammenhängt, von der See umgeben und sehr stark befestigt. Die Stadt ist gut gebauet und hat in der Ferne ein sehr auffallendes Ansehen. Der Thurm oder Leuchtthurm von St. Sebastian steht an der Westseite der Stadt und liegt nach Tofino unter 36° 31′ 7″ nördlicher Breite und 6° 18′ 52″ westlicher Länge. Derselbe ist den vom atlantischen Meere sich nähernden Schiffen ein hoch auffallender Gegenstand. Das 172 Fuss hohe Licht ist sehr glänzend, dreht sich einmal in der Minute um, und kann bei schönem Wetter über 6 Seemeilen weit gesehen werden.

Bay von Cadix. — Der Eingang zu dieser schönen Bay ist zwischen der Stadt Cadix und der Stadt und dem Vorgebirge Rota und peilt Nordwest zu Nord auf 1¾ See-Meilen Entfernung. Die Bay hat einen grossen Umfang und gewährt an den meisten Stellen guten Ankergrund. Der Hafen liegt an der östlichen Seite der Stadt, wo ein Hafendamm von beträchtlicher Ausdehnung errichtet ist; das Wasser an demselben ist jedoch nicht hinreichend tief und grosse Schiffe können der Stadt nicht näher kommen als innerhalb ¾ Meilen, wo sie in 5 bis 7 Faden Wassertiefe ankern können. Die Felsen, Cochinos, Puercas und Diamante genannt, liegen an der Nordseite der Stadt am Eingang in die Bay; die beiden ersten sind ungefähr drei Fünftel Meile und Diamante etwas über anderthalb Meilen weit von der Stadt entfernt. Schiffe können zwischen Puercas und Diamante einlaufen, aber Keines sollte, wenn es über 15 Fuss Wassertiefe hat und der Capitain desselben mit dem Fahrwasser nicht wohl bekannt ist, zwischen Cochinos, Puercas und der Stadt einzulaufen ver-

suchen. Die Stadt St. Mary, an der andern Seite der Bay, ist als der Stapelplatz von Xeres Wein berühmt. Die äussere oder eigentlich sogenannte Bay von Cadix wird von der inneren Bay durch das Vorgebirge am äussersten Ende des Castells Matagorda getrennt, welches ungefähr drei Viertel Meile von dem Castelle Puntales auf der Insel Leon entfernt ist. Innerhalb der inneren Bay ist das berühmte Arsenal von Caraccas, die Stadt San Carlos, der Canal Trocadero etc. Bei Springfluthen steigt das Wasser in der Bay 10 bis 11, aber bei niedrigen Fluthen nicht über 6 Fuss.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 107 Tonnen neuem und 118 altem Tonnen-Register mit Ballast einkommend und einer Ladung Wein ausgehend:

Lootsengeld, einkommend	180	*Real.*	16 *m.*
Bekanntmachen wegen Fracht, ausgehend	10	»	— »
Consulat-Ordre zum Ausclariren und Gesundheits-Certificat	42	»	— »
Besuch des Fondeo	49	»	— »
Ballast, zu löschen	200	»	— »
Tonnen- und Bakengeld	266	»	18 »
Lootsengeld, ausgehend	228	»	— »
Unkosten am Zollhause	94	»	— »
Sanitäts-Büreau	303	»	— »
20 Realen = 1 $.	1373	*Real.*	— *m.*
Ladung, zu stauen	742	»	— »
Ausfertigen der Manifeste	40	»	— »

Britische Schiffe zahlen ein Tonnengeld von 1 Realen de Vellon oder 2½ Pence Sterling und für Bakengeld 24 Maravedis oder 1¾ Pence Sterling zum Course von 37½ d pr. Dollar, aber spanische Schiffe sind vom Tonnengelde frei und zahlen für Bakengeld 12 Maravedis oder 3½ Farthings Sterling zu demselben Course.

M ü n z e. Man rechnet hier nach Realen — von altem Gepräge — von denen 10⅝ auf den Peso duro oder einem

harten Dollar kommen. So wie der Dollar = 4 *s.* 3¾ *d.* werth ist, so ist der Real 4¾ *d.* Ein Real wird in 16 Quintos oder 34 Maravedis getheilt. Der Ducado de Plata gilt 11 Reale.

Gewicht und Maass. — Der gewöhnliche Centner wird in 4 Arrobas oder 100 ℔ getheilt; 1 Arroba = 2 Mark. 100 ℔ Castilisch = 101½ ℔ englisch. Die Elle oder Vara = $0,_{927}$ englischer Yard oder 100 Varas = 92¾ englische Yards. Das Cahiz oder Kornmaass wird in 12 Fanegas oder 144 Celeminas oder 576 Quartillas getheilt; 100 Cahiz = $19,_7$ Winchester Quarters und 5 Fanegas = 1 Quarter. Das Cantaro oder Arroba, das Maass für flüssige Sachen, wird in 8 Arumbres oder 32 Quartillos getheilt. Es giebt 2 Arten Arrobas, das grössere und das kleinere. Sie verhalten sich gegen einander wie 32 zu 25; das erstere = 4½ englische Wein-Gallonen, das letztere 3¾ dito; 1 Moyo Wein = 16 Arrobas; 1 Botta = 30 Arrobas Wein, oder 38½ Oel; 1 Pipe = 27 Arrobas Wein oder 34½ Oel; folglich enthält 1 Bota 127½ englische Wein-Gallonen und 1 Pipe 114¾ dito.

Alicante

hat keinen Hafen, aber ein Molo oder Hafendamm wird dort errichtet, bei welchem kleine Schiffe liegen, grosse Schiffe hingegen liegen in der Bay, ungefähr ½ Meile von der Küste. Der Ankergrund ist gut. Man ankert gewöhnlich in 4, 6 oder 8 Faden Wassertiefe, nach der Grösse der Schiffe und den Umständen. Die Bay ist den Winden aus ONO. und S. zu W. ausgesetzt; wenn aber das Anker-Geschirr gut ist, kommen Unglücksfälle oder Schaden selten vor.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 200 Tonnen Register, mit Ladung einkommend und ausgehend:

Ankergeld .	50 R.	— m.
Gesundheitsbeamten für Besuch, etc.	64 »	— »
Hafencapitain	5 »	— »
Transp.	119 »	— »

	Transp. 119 R.	— m.
Gesundheitscertificat	17 »	— »
Tonnengeld*) 1 R. pr. Tonne	200 »	— »
Baken-Licht auf dem Molo und Molo-Abgabe	80 »	— »
Tarifa-Abgabe. — Bakengeld im Allgemeinen, à 48 Maravedis pr. Tonne	282 »	12 »
	698 R.	12 m.

Die Quarantaine wird streng eingehalten bei unreinen Gesundheits-Certificaten; Schiffe aber, welche von unverdächtigen Plätzen mit reinen Gesundheits-Certificaten kommen, dürfen gemeiniglich ohne Verzug ausladen. Alicante ist zum Kielholen nicht günstig.

Münze. — Man rechnet hier nach Libras von 20 Sueldos; 1 Sueldo = 12 Dineros; 1 Libra, auch Peso genannt, = 10 Realen, und 1 Real von Alicante = 27,$_2$ Maravedis de Plata oder 51,$_2$ Maravedis vellon. Die Libra kann man zu 3 *s.* 6 *d.* und den Real zu 4½ *d.* Sterling rechnen.

Gewicht und Maass. — Die Carga = 2½ Quintals = 10 Arrobas. Die Arroba besteht entweder aus 24 grossen Pfunden oder 36 kleinen Pfunden; das erstere hat 18, das letztere hat 12 castilische Unzen auf's Pfund. Die Arroba = 27 ℔ 6 Unzen englisches Gewicht; die Arroba aber am Zollhause ist 25 ℔, jedes zu 16 Unzen. Das Haupt-Korn-Maass ist der Cahiz oder Caffise, welches 12 Barchillas, 96 Medios oder 192 Quartillas enthält. Das Cahiz kommt 7 Winchester Bushels ganz nahe. Das Hauptmaass für flüssige Sachen ist der Cantaro von 8 Medios oder 16 Quartillos. 1 Cantaro = 3,$_{05}$ englische Wein-Gallonen. 1 Tonnelada oder Tonne enthält 2 Pipen, 80 Arrobas oder 100 Cantaros. Die Elle oder Vara wird in 4 Palmos getheilt und ist gleich 29,$_{96}$ oder nahe an 30 englische Zölle.

*) Schiffe, welche mit Ballast absegeln, sind von dieser Abgabe frei.

Barcelona,

die zweite Stadt in Spanien, liegt am Mittelländischen Meere, unter 41° 22′ 58″ nördlicher Breite und 2° 8′ 11″ östlicher Länge. Der Hafen ist natürlich schlecht wegen der Barre, welche oft nicht über 10 bis 12 Fuss Wassertiefe hat, und wenn nicht Baggermaschinen angewendet wären, so würde derselbe bald ausgefüllt sein. Der Hafendamm zieht sich auf eine beträchtliche Entfernung nach Süden und hat an seinem äussersten Ende einen Leuchtthurm und eine Batterie. Die Wassertiefe innerhalb des Hafendamms ist 18 bis 20 Fuss. Kleine Schiffe ankern im Hafen, nahe bei dem Hafendamm, und grosse an der Aussenseite desselben, wo sie im Winter weniger geschützt sind. Für Schiffe, welche über die Barre in den Hafen fahren, sind Lootsen immer in Bereitschaft, wenn sie verlangt werden; man braucht sie nicht zu nehmen, da aber die Ausgabe für dieselben nur mässig ist, so bedient man sich ihrer gemeiniglich. Dieser Hafen ist zum Kielholen nicht günstig, weil Schiffsbedürfnisse und Proviant sehr theuer sind.

Die Unkosten auf ein britisches Schiff von 300 Tonnen, welches eine allgemeine Ladung löscht und ladet, sind wie folgt:

Ankergeld	75	Realen,
Doppeltes dito	75	»
Neues dito	15	»
Reinigung des Hafens	10	»
Laterne	6	»
Hafencapitain	8	»
Leuchtthurm von Tariffa	211	»
Neuer Hafendamm, 8 Realen pr. Tonne	2400	»
Laden, 1 Real pr. Tonne	300	»
Ausserordentliche Contribution	40	»
Consulat-Gebühren, die man gewöhnlich verlangt,	160	»
	3300	Realen.

Münze. — Hier rechnet man nach Libra Catalan, fast 2 *s.* 4 *d.* Sterling gleich; es wird in 20 Sueldos getheilt und jeder Sueldo in 20 Dineros. Die Libra wird ebenfalls in Realen de Plata Catalan getheilt, jede von 3 Sueldos und in Realen Ardites von 2 Sueldos. 6, $_7$ der ersteren und 10 der letzteren sind gleich 1 Libra Catalan. Die Unkosten werden in Realen Ardites gegeben.

Gewicht und Maass. — 100 ℔ zu Barcelona = $88^1/_4$ ℔ englisch. Die Elle oder Cana = fast 21 engl. Zoll. 100 Quarteras = $23^1/_2$ Winchester Quarters. Das Quartera ist ein Kornmaass und wird in 12 Cortanes getheilt. 1 Cortane = 4 Picolins.

Malaga,

Stadt und Seehafen von Spanien, im Königreiche Granada, liegt unter 36° $43^1/_2$′ nördlicher Breite und 4° 25′ 7″ westl. Länge. Sie hat einen vortrefflichen Hafen und derselbe wird auf seiner Ostseite durch einen schönen, volle 700 Yards langen Molo geschützt. Am äussersten Ende desselben ist ein Leuchtthurm mit einem starken kräftigen Lichte versehen, das sich jede Minute einmal dreht, errichtet worden; letzteres erscheint in der Ferne 45 Secunden verdunkelt, worauf ein glänzender Strahl für die übrigen 15 Secunden folgt. Eine Untiefe hat sich rund um die Spitze des Molo erhoben, und es heisst, dass die Wassertiefe im ganzen Hafen abnähme. Kürzlich jedoch ist eine Baggermaschine, um den Hafen zu vertiefen, in Thätigkeit gesetzt worden, um ihn von dem Schlamm und sich aufhäufenden Sand zu reinigen. Die Wassertiefe beim Eingange zu dem Hafen und innerhalb des Molo beträgt 26 bis 30 Fuss und dicht an der Stadt 8 bis 10 Fuss. Ueber 450 Kauffahrteischiffe können mit Bequemlichkeit im Hafen liegen. Schiffe können bei jedem Winde in den Hafen, der ihnen vollkommen Schutz gewährt, einlaufen.

Hafenkosten. — Dieselben betragen auf ein englisches Schiff von 300 Tonnen circa 21 £, auf ein spanisches von

derselben Grösse würden sie sich auf ungefähr 11 £ 10 *s.* belaufen.

Münze. — Man rechnet hier nach Realen von 34 Maravedis vellon. Wegen der in Malaga gebräuchlichen Münzen und deren Werth, siehe: Cadix.

Gewicht und Maass. — Die Gewichte sind dieselben wie in Cadix. Die Arroba oder Cantara = 4,$_{19}$ englischen Wein-Gallonen; die gewöhnliche Pipe Malagawein enthält 35 Arrobas, wird aber nur zu 34 gerechnet; ein Bota Pedro Ximenes Wein ist gleich 53½ Arrobas; ein Bota Oel enthält 43 und eine Pipe 35 Arrobas; letztere wiegt ungefähr 860 ℔ englischen Gewichts. Ein Carga Rosinen ist 2 Körbe oder 7 Arrobas; ein Fass enthält eben so viel, obgleich nur 4 Arrobas genannt werden. Auf die Last Frachtgüter rechnet man 4 Botas oder 5 Pipen Wein oder Oel, 4 Ballen Orangenschalen, 5 Pipen Pedro Ximenes Wein oder Oel, 10 Fass Mandeln (jedes ungefähr 380 ℔ englisch), 20 Kisten Citronen oder Orangen, 22 Fass Mandeln (jedes von 8 Arrobas), 44 Fass Rosinen (jedes von 4 Arrobas), 88 halbe Fässer Rosinen, 50 Körbe oder 160 Trommen Rosinen.

Valencia und dessen Häfen.

Der Hafen von Valencia liegt ungefähr 2 Meilen von der Stadt, bei Grao. Böte können nur in den Hafen einlaufen und grössere Schiffe ankern auf der Rhede, welche den südlichen und südwestlichen Stürmen ausgesetzt ist.

Unkosten auf Schiffe, welche in den Häfen von Valencia ein- und ansclariren, nämlich Schiffe von 300 Tonnen, die den Minimum-Ansatz für Ankergeld bezahlen. Das Ankergeld, wenn das Schiff nach einem auswärtigen Hafen ladet, beträgt 1 Real vellon pr. Tonne; und wenn dasselbe mit Ballast ausclarirt wird, nichts.

	Spanische Schiffe. Realen vellon		Britische und fremde Schiffe. Realen vellon
Ankergeld	75		75
Aerztlichen Besuch und Pratique	15,2		98
Hafen-Capitain	8		8
Gesundheits-Certificat . . .	14		25
Tonnengeld 1 Real pr. Tonne, wenn es beladen ausgeht	300		300
Dito, wenn es mit Ballast ausclarirt wird	—		—
Hafendamm-Abgaben und Bakenlicht	24		120
Tarifa-Bakenlicht. einkommend und ausgehend, 24 Maravedis pr. Tonne	211,26	48 Maravedis pr. Tonne oder das Doppelte.	423,18
Zusammen Realen vellon	647,28	Realen vellon	1049,18
	6 £ 9 *s.* 7 *d.*		10 £ 10 *s.*

Die obigen sind die Hafenkosten für Valencia, Denia, Benicarlo und Altea. welche die Häfen der Provinz Valencia sind.

Es giebt in dieser Provinz keine Häfen, wo Güter bei der Einfuhr gelagert und zollfrei wieder ausgeführt werden können.

Die Zollhaus-Verordnungen für das Ein- und Ausclariren der Schiffe und Güter sind wie folgt: Ein Manifest über die Ladung, den Tonnengehalt und die Mannschaft muss innerhalb 24 Stunden nach gegebener Pratique, wenn zwei Zollbeamte am Bord gekommen sind, ausgestellt werden; die Empfänger der Ladung verzollen alsdann ihre Güter — da des spanischen Consuls Certificat von dem Hafen der Verladung nun nicht mehr erforderlich ist — und erhalten Erlaubniss zum Löschen, worüber, wenn es geschehen ist, die Beamten dem Zollhause Bericht erstatten. Um die ganze ode

einen Theil einer nach auswärt gehenden Ladung einzunehmen, macht der Capitain Bericht und die Ablader reichen ihre specificirten Angaben bei dem Zollhause ein, die Güter passiren durch das Zollhaus und wenn dieselben am Bord sind, erstatten die Zollaufseher wieder Bericht; nach Vorzeigung der Quittung des Hafencapitains und die des Sanitäts-Bureau, dass die resp. Abgaben bezahlt sind, wird die Ausclarirung ertheilt, und auf die Bescheinigung des Consuls der Nation, welcher das Schiff angehört, hinsichtlich der Zahl und Beschaffenheit der Mannschaft und der am Bord befindlichen Ladung, wird das Municipal-Gesundheits-Certificat ausgefertigt und das Schiff ist alsdann zur Abfahrt bereit.

Carthagena,

Stadt und Seehafen Spaniens, am mittelländischen Meere, liegt 7 Meilen westlich von dem Vorgebirge Palos, 32 Meilen SSO. von Murcia, unter 37° 33′ 50″ nördlicher Breite und 1° 0′ 11″ westlicher Länge. Der Hafen, einer der besten am mittelländischen Meere, besteht aus einem kreisförmigen, nach Süden sich öffnenden Bassin, an dessen nördlichem Ende die Stadt liegt. Derselbe hat überall tiefes Wasser, ist gegen jeden Wind durch die ihn umgebenden Anhöhen und durch eine kleine am Eingange liegende Insel geschützt; er sowohl als die Stadt sind stark befestigt. Die Vortrefflichkeit des Hafens gab Veranlassung zu dem allgemeinen Sprüchworte unter den Seeleuten am mittelländischen Meere, dass es nur drei gute Häfen gäbe, nämlich: die Monate Juni und Juli, und der Hafen von Carthagena. Dieser Hafen ist immer der grosse Sammelplatz der spanischen Flotten im mittelländischen Meere gewesen, und grosse Summen sind auf die Marine-Anstalten daselbst verwandt worden; aber diese sind jetzt im Verfall. Viele Häuser in der Stadt sind also unbewohnt und sie hat ein verarmtes, verlassenes Ansehen. Kabeltaue und Tauwerk von Esparto-Binsen und Segeltuch wurden hier

reichlich verfertigt; auch wurden hier ehemals grosse Quantitäten von Barilla, Korn, Wein, Oel, etc. ausgeführt. Der Handel der Stadt jedoch hat eben so sehr wie die Marine-Anstalten in derselben abgenommen. Bedeutende Fischerei wird vom Hafen aus in der nahen See getrieben.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 174 Tonnen Register, mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend, sind folgende:

Aerztlichen Besuch und Pratique	98	*M.r.*	— *R.*
Lootsengeld, einkommend	70	»	— »
Dito ausgehend	35	»	— »
Courtage	100	»	— »
Manifest auszufertigen.	100	»	— »
Ballast einzunehmen.	660	»	— »
Ausclarirung und Schiffspapiere	379	»	22 »
Consul	184	»	— »
Carabineer	19	»	— »
Erlaubniss mit dem Schiffsboote den Ballast einzunehmen	21	»	— »
	1666	*M.r.*	22 *R.*

Valencia, District von Carthagena.

Die von Carthagena und den Provinzen von Murcia ausgeführten Artikel bestehen in Weitzen, Gerste, indianischem Korn, Oel, Barilla, rothem Pfeffer, Binsenmatten, roher und fabricirter Seide, lauter Produkte der Provinz Murcia. Eine beträchtliche Quantität schlichten und geschliffenen Glases wird von hier nach dem Norden von Spanien ausgeführt.

Die vorzüglichsten Artikel von Kaufmannsgütern, welche in Carthagena eingeführt werden, bestehen in Bacallao oder gesalzenen Fisch, Zucker, Cacao, Caffee, Reis, Taback, Pfeffer, Eisen, Zimmt, Seife und Branntwein aus Amerika, Biscaya, Majorka und Cataluna. Einige wenige Artikel englische und französische Manufactur-Artikel, als: Eisenwaaren,

Leinen- und Wollenzeuge, deren Verbrauch in dieser Provinz sehr beschränkt ist, werden eingeführt.

Der Handel von Carthagena ist in den letzten 30 Jahren sehr in Abnahme gekommen, hauptsächlich aber während der letzten 15 bis 20 Jahren ist er so sehr gesunken. Zwei Ursachen haben diese Abnahme hervorgebracht, nämlich, erstens, das Wüthen in den Jahren 1804, 1810, 1811 und 1812 eines epidemischen Fiebers, welchem von 50,000 Einwohnern 20,000 bis 30,000 als Opfer fielen; zweitens, das Aufheben des Marine-Arsenals, welches jetzt in Verfall ist. DieBevölkerung wird jetzt auf 11,000 geschätzt.

Der Handel dieser Stadt ist jetzt in einem sehr traurigen Zustande; hinsichtlich einer Zunahme des Handels, glaubt man, dass derselbe sich allmählig bessern muss, da die Minen in der Nähe derselben nun eine günstige Wendung nehmen, welche unter einer guten Verwaltung ohne Zweifel den Actien-Inhabern ungeheuren Vortheil und dadurch den Handel von Carthagena heben werden.

Die Einfuhr aller Art Baumwollwaaren, Steinzeug, Glaswaaren, Mobilien, Taback, Schnupftaback, Blei-Mineral, Quecksilber, Schwefel, fabricirte Häute, fabricirtes Blech oder Zinn, Bücher aller Art, gestickte Manufactur, Marmor, Gold- und Silber-Bijouterie, etc. ist durchaus verboten.

Es besteht hier kein Verbot, der, aus Ländern eingeführten Artikel, welche nicht der Erzeugungs- oder Produktionsplatz derselben sind; dergleichen Artikel werden unter denselben Bedingungen, sie mögen direct von dem Orte ihrer Erzeugung oder von jedem anderen kommen, zugelassen.

Spanische Schiffe geniessen Einfuhr-Privilegien, nämlich alle Waaren oder Kaufmannsgüter in spanischen Schiffen zahlen bei der Einfuhr ein festgesetztes Procent nach dem Werthe des Artikels; wenn aber derselbe Artikel in einem fremden Schiffe eingeführt wird, muss eine grössere und zuweilen die Hälfte mehr betragende Abgabe dafür bezahlt werden.

Das Tonnengeld und andere Abgaben auf ein britisches Schiff von 100 Tonnen Tragfähigkeit, welches beim Hafen von Carthagena ein- und ausclarirt sind folgende:

Tonnengeld, 1 Real vellon pr. Tonne,	100 Real.	1 £	1 *s.*	3 *d.*	
Ankergeld	55 »	— »	11 »	8 »	
Hafen-Abgabe	6 »	— »	1 »	4 »	
Hafencapitain	6 »	— »	1 »	4 »	
Batterie-Pass	8 »	— »	1 »	9 »	
Bakengeld, 12 Qts. pr. Tonne . . .	141½ »	1 »	10 »	— »	
Empfang der Schiffspapiere	20 »	— »	4 »	3 »	
Courtage	40 »	— »	8 »	6 »	

Alle fremden Schiffe, wenn sie der Quarantaine nicht unterworfen sind, zahlen an die Sanitäts-Commission für deren Zulassung zur freien Pratique eine Abgabe, Estrangeria genannt, von 98 Realen oder 1 £ 0 *s.* 8 *d.*

Das System, Güter unter Schloss zu lagern, existirt hier nicht. Das Gesetz bestimmt, dass die Abgaben für alle Waaren und Kaufmannsgüter innerhalb 4 Monaten, nachdem sie im Zollhause niedergelegt, oder wenn sie nicht in demselben niedergelegt sind, gleich beim Landen bezahlt werden müssen. Es giebt hier keine Häfen, wo Güter bei der Einfuhr gelagert und nachher mit oder ohne Bezahlung der Abgaben ausgeführt werden.

Bilbao.

Hafenkosten auf ein britisches Schiff von 136 englischen und 194 spanischen Tonnen, mit Ladung einkommend und ausgehend:

9 2—3 Stationen, den Oberlootsen, Lootsengeld über die Barre und den Fluss	875 Realen,
Besuch der Gesundheits-Commission	350 »
See-Protest zu notiren	35 »
Löschzettel	— »
Lootsengeld von Olaveaga nach den Kajen . .	— »
Latus	1260 Realen

Transport	1260	Realen.
Lichterfracht von Gabbar von und sonstige Kosten beim Löschen, bezahlt an laut der vom besagten Capitain genehmigten Rechnung	—	»
Ausladen von bis nach den Kajen zu Realen Liegetage zu Realen und Mann Wache zu Realen	—	»
Consul-Gebühren	—	»
Bezahlt dem Armenhause auf 136 Tonn. à 4 Real.	544	»
Tonnengeld an die Regierung für 149 spanische Tonnen à 1 Real	149	»
Ankergeld .	10	»
Courtage, einkommend 300 Realen, ausgehend 280 Realen	580	»
Bakengeld für Santunder-Leuchtthurm auf 149 spanische Tonnen à 2 Realen	298	»
Kosten des Capitains	60	»
1 Arbeitsmann beim Löschen	48	»
Das Schiff fortzubringen	20	»
Hafenkosten, ausgehend	—	»
Pass von der Handelskammer	—	»
Gesundheits-Certificat	13	»
Tonnengeld an die Handelskammer für 136 Tonnen à $1\frac{1}{2}$ Realen	204	»
4 Lichter-Ladungen Steine als Ballast à 60 Real.	240	»
4 Lichter Sand als Ballast à Realen	—	»
Ballast an Bord zu werfen	—	»
Protest-Abschrift	—	»
Victualien bei der Quarantaine-Station	12	»
3 Stationen à 60 Realen, ein Boot ausgehend .	180	»
Lootsengeld für $9\frac{1}{2}$ spanische Fuss Tiefgang, à 12 Realen	114	»
Latus	2732	Realen.

	Transport	3732	Realen,
Ober-Lootsen-Abgabe		44	»
2 Paar Rinder von Olaveaga nach Portugalete,		60	»
Richter-Gebühren und Courtage		80	»
Gerichtschreiber für dessen Bemühung		6	»
Lootsen-Gratification		20	»
Des spanischen Consuls Gebühren beim Ausclariren in Grossbritannien . . 18 *s.* 10 *d.*			
		3942	Realen,
	à 37½ *d.* pr. Dollar,	31 £ 15 *s.*	

Häfen von Andalusien.

Sevilla,

eine berühmte Stadt Spaniens, wegen ihrer Orangen und Frauen in Ruf, ist die Hauptstadt von Andalusien und der gleichnamigen Provinz, in einer weiten und fruchtbaren Ebene am Guadalquivir, über welchen Fluss eine Schiffbrücke führt, liegt 62 Meilen nordöstlich von Cadix und 212 Meilen SSW. von Madrid, unter 37° 23′ 50″ nördlicher Breite und 5° 47′ 47″ westlicher Länge. Nach Minano zählt die Stadt 91,360 Einwohner. Sie hat zahlreiche Vorstädte, aber die eigentliche Stadt hat ungefähr nur 1 Meile im Umfang und ist 13 Meilen im Umkreise von einer Wall-Linie eingeschlossen. Die alte Vorstadt Triano liegt am rechten Ufer, aber die Stadt Sevilla selbst liegt gänzlich, mit Ausnahme der ersteren, an der Ostseite des Flusses.

Der Handel der Stadt Sevilla erlangte nach der Entdeckung von Amerika, in Folge ihres ertheilten Handels-Monopols zwischen Spanien und Amerika, eine ausserordentliche Wichtigkeit. Dieser Vortheil jedoch ging, wegen der Schwierigkeit den Guadalquivir mit grossen Schiffen zu befahren, bald verloren, und der Handel wurde nach Cadix verlegt. Zu gewissen Jahrszeiten können Schiffe von 100 Tonnen den Fluss bis

nach Sevilla hinauffahren, aber gewöhnlich müssen alle über 10 Fuss tiefgehende Schiffe 8 Meilen unterhalb der Stadt, bei San Lucar de Barameda laden und löschen. Zur Verbesserung der Schifffahrt auf diesem Flusse sind jedoch kürzlich einige Anstrengungen gemacht worden.

Spanische Schiffe zahlen 1 Real de vellon oder 2½ *d.* Sterling pr. Tonne, hingegen das Tonnengeld auf britische Schiffe wird nach folgendem Satz bestimmt:

	Realen de vellon.		£	s.	d.
30 Tonnen Tragfähigkeit . .	80	=	—.	16.	7½
von 30 bis 70 Tonn. Tragfähigkeit	200	=	2.	1.	6
» 70 » 120 » »	400	=	4.	3.	—
» 120 » 180 » »	800	=	8.	6.	—
» 180 » 250 » »	1200	=	12.	9.	0¼
» 250 » 320 » »	1600	=	16.	12.	0⅜
» 320 Tonnen und darüber . .	2000	=	20.	15.	0½

Cours à 37½ Pence pr. Dollar.

Noch zu diesen ungeheuren Differential-Zöllen müssen britische Schiffe in diesem Hafen 75 Realen de vellon, oder zum obigen Course 15 *s.* 6½ *d.* Sterling, als Gouverneurs-Gebühren, welche spanische Schiffe nicht bezahlen, entrichten. Das Bakengeld und andere Unkosten, Münze, Gewicht und Maass sind dieselben, wie zu Cadix.

Cadix und Malaga sind die einzigen Seehäfen, welche für den ausländischen Handel von einiger Wichtigkeit sind, obgleich es viele andere giebt, welche Küstenhandel und Fischerei treiben. Der Hafen von Almeria ist tief, gut geschützt und geräumig. Die Stadt Almeria wurde ehemals als ein höchst wichtiger Platz, wegen ihres tiefen Hafens und der Fruchtbarkeit der sie umgebenden Theile von Granada angesehen.

M a l a g a ist ein ziemlich guter Hafen, welcher von einem langen Hafendamm geschützt wird. Die Stadt trieb ehemals beträchtlichen Ein- und Ausfuhr-Handel, der aber, wegen

der schlechten Zoll-Gesetze und Abgaben, die jetzt in allen spanischen Häfen herrschen, bedeutend abgenommen hat.

Marbella hat guten tiefen Ankergrund in der Bay. Der Hafen von Algesiras, in der Bay von Gibraltar, hat guten und tiefen Ankergrund, treibt aber sehr wenig Handel.

Ayamonte ist ein Fischerhafen an der Mündung der Guadina.

Cadix, welches noch 58000 Einwohner hat, war lange der wichtigste Seehafen Spaniens. Der gute Hafen dieser Stadt und ihre unmittelbare Nähe am atlantischen Meere machte sie zum bequemsten Hafen in Spanien für den ausländischen und americanischen Handel. Cadix behielt das Monopol des letzteren bis zum Jahre 1778 und nach Abschaffung desselben hatte es immer noch den grösseren Antheil daran bis zur Unabhängigkeit des spanischen America's. Es wurde im Jahre 1832 zum Freihafen erklärt, aber dieses Privilegium wurde wegen des Schleichhandels zurückgenommen. Cadix und St. Mary sind noch die Häfen für den auswärtigen Handel mit Xeres-Wein.

Die ungeheuren Abgaben von den meisten zuzulassenden Artikeln und das gänzliche Verbot anderer, haben einen höchst ausgedehnten und gut organisirten Schleichhandel durch das ganze Land hervorgebracht, durch welchen ungesetztlichen Handel zuzulassenden Artikel 100 bis 300 % niedriger als die angesetzten Abgaben in das Innere desselben eingeführt werden. Alle in fremden Schiffen eingeführten Güter sind denselben Abgaben, welche ungefähr ein Drittel höher als die in spanischen Schiffen eingeführten betragen, unterworfen. Fremde Schiffe sind folglich fast gänzlich von der Theilnahme an der Einfuhr-Fracht ausgeschlossen.

In Sevilla und Cadix sind jetzt mehre hundert Leute bei den Webstühlen, welche grobe Leinwand verfertigen, die von der geringeren Classe der Spanier allgemein getragen wird, beschäftigt.

Im Jahre 1841 wurde zu Sevilla eine Steinzeug-Fabrik, in welcher 300 Spanier und 30 britische Unterthanen beschäftigt sind, errichtet.

Der Unterschied rücksichtlich der Hafen- und anderer Kosten zu Cadix besteht darin, dass britische Schiffe 1 Real de vellon oder $2\frac{1}{2}$ *d.* für Tonnengeld, und 24 Maravedis oder $1\frac{3}{4}$ *d.*, zu demselben Course von $37\frac{1}{2}$ *d* per Dollar, für Bakengeld bezahlen; spanische Schiffe hingegen sind von Tonnengeld frei und zahlen für Bakengeld 12 Maravedis oder $\frac{7}{8}$ *d.* Sterling zu demselben Course.

Aguilas in Spanien.

Folgende Unkosten kommen auf ein britisches Schiff von 174 Tonnen Register, welches mit einer halben Ladung einclarirt und die übrige Ladung von Barcelona nach Gross-Britannien ergänzt:

Sanitäts-Besuch und Lootsengeld	39	*Realen.*
Hafencapitain	10	»
Pässe — Pase de Vateria —	10	»
Morvero	8	»
Ankergeld	50	»
Tonnengeld — Tonelada —	174	»
Manifest und Provision	200	»
Patente — Ausclarirung =	18	»
Certificat der Ladung	46	»
Ditto der Ausclarirung	46	»
	601	*Realen.*
Zum Course von 15 Realen per 3 *s.* 2 *d.* Sterling macht ungefähr	6 £	8 *s.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Cadix.

St. Ubes oder **Setuval,**

Stadt und Seehafen Portugals, liegt an der Nordseite einer gleichnamigen Bay, welche am südöstlichen Ende den Caldaç

aufnimmt, ungefähr 18 Meilen südöstlich von Lissabon, unter 38° 28′ 54″ nördlicher Breite und 8° 53′ 32″ westlicher Länge. Die Stadt erstreckt sich ungefähr drei Viertel Meilen längs dem Strande, hat breite Kaien und einen bequemen Hafen für Kauffahrteischiffe. Wein, Orangen, Citronen und Salz sind die Haupt-Ausfuhr-Artikel.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 165 Tonnen mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Zollhaus und Visitators-Mannschaft . .	1 *C.*	12 *V.*	— *R.*
4 Fässer Wasser ca. 7 Vints per Fass	1 »	4 »	— »
128 Moyes Ballast auszuladen, à 9½ Vints	48 »	— »	— »
359 Moyes Salz zu verladen à 3¼ V.	48 »	14 »	15 »
Lootsen-Gratification	2 »	— »	— »
	101 *C.*	6 *V.*	15 *R.*

20 Rees = 1 Vint; 24 Vints = 1 Crusado oder ungefähr 11 £ 10 *d.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Lissabon.

Sines,

eine Seehafen-Stadt von Portugal in der Provinz Alentejo, liegt auf einem Vorgebirge, von welchem sie ihren Namen hat, 74 Meilen südwestlich von Evora und 40 Meilen südlich von Setuval. Die Schiffe laden und löschen auf der Rhede; wenn es an zu wehen fängt, wird es dort gefährlich und die Schiffe müssen alsdann gleich nach Lissabon oder St. Ubes fahren.

Unkosten auf ein britisches, Korkholz ladendes Schiff von 237 Tonnen:

Einclarirung am Zollhause	1 *M.*	440
Gesundheits-Certificat	1 »	200
Certificat .	0 »	800
Consuls-Gebühren	2 »	400
Tonnengeld	37 »	325
	43 *M.*	165

Zum Course von 54 *d.* per Milres macht ca. 9 £ 14 *s.* 6 *d.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Lissabon.

Römische Häfen.

Hafen-Abgaben, welche von der römischen Regierung in den verschiedenen Häfen der römischen Staaten erhoben werden, nämlich Civita-Vecchia, Porto d'Anzo und Ancona.

Die auf französische und römische Schiffe gelegten Abgaben sind in allen Häfen des Staats gleichförmig.

Allen fremden Schiffen ist der Küstenhandel der römischen Staaten gegen Bezahlung der weiter unten benannten Abgaben gestattet.

Ankergeld. — Das auf fremde Schiffe gelegte Ankergeld, von welchem Tiefgang sie auch seien und welche Segel und Masten sie auch führen mögen, beträgt 6 Bajocchi per Tonne. Inländische, französische, österreichische und americanische Schiffe zahlen 3 Bajocchi per Tonne.

Jedes Schiff, ob ein inländisches oder fremdes, welches in mehr als einem Hafen des Staats ein- oder ausclarirt, zahlt die ganze Abgabe in dem Hafen, wo die Arbeit anfängt noch ein Fünftel dazu, wo dieselbe aufhört; wenn aber das ganze Ausladen in einem Hafen und das ganze Einladen in einem andern stattfindet, ist die ganze Abgabe im letzten Hafen wieder zu bezahlen.

Wenn ein Schiff nach einem Hafen kömmt in der Absicht Güter auszuladen, oder an der Küste wieder einzuladen, so bezahlt es ein Fünftel der Abgabe in dem Hafen und die ganze Abgabe wieder an dem Platze, wo die Arbeit fortgesetzt wird.

Hafengeld. — Fremde Schiffe, welche entweder zum Ankern oder wegen Unwetters den Hafen anlaufen, zahlen die Hälfte der obigen Abgaben. Inländische Schiffe zahlen ein Fünftel.

Ballast-Abgaben. — Die Ballast-Abgaben auf Schiffe von

1	bis	20	Tonnen	betragen	1	*Scu.* —		*Baj.*
20	»	40	»	»	1	»	33½	»
40	»	60	»	»	1	»	83½	»
und für jede 20 Tonnen mehr					—	»	50	»

Ausclarirungs-Abgaben. — Jedes Schiff von 149 Tonnen zahlt 10 Bajocchi und von 150 Tonnen und darüber 15 Bajocchi.

Lootsengeld. — Das Lootsengeld ändert sich nach Zeit, Entfernung, etc. Dasselbe wird nur von Schiffen, welche die Hülfe eines Lootsen in Anspruch nehmen, entweder beim Ein- oder Ausclariren aus einem Hafen bezahlt und in Uebereinstimmung mit einem Edikte von Pabst Pius VII. vom Januar 1820 erhoben.

Sanitäts-Abgaben auf Schiffe mit Raasegeln.

	Scu.	Baj.
Verhör	0	30
Neues Gesundheits-Certificat, wenn mit Ladung	2	—
» » » » ohne «	1	60
Visiren des Gesundheits-Certificats	1	—

Sanitäts-Abgaben auf Schiffe mit Smacksegeln.

		Scu.	Baj.
Verhör		—	15
Unter 50 Rubbia	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	—	50
	dito ohne Ladung	—	45
	Visiren des Gesundh.-Certific.	—	25
Von 50 bis 100 »	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	—	60
	dito ohne Ladung	—	50
	Visiren des Gesundh.-Certific.	—	30
» 100 » 150 »	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	—	70
	dito ohne Ladung	—	60
	Visiren des Gesundh.-Certific.	—	35
» 150 » 200 »	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	—	80
	dito ohne Ladung	—	60
	Visiren des Gesundh.-Certific.	—	40

		Scu.	Baj.
Von 200 bis 250 Rubbia	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	—	90
	dito ohne Ladung	—	65
	Visiren des Gesundh.-Certific.	—	45
» 250 » 300 »	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	1	—
	dito ohne Ladung	—	70
	Visiren des Gesundh.-Certfic.	—	50
» 300 » 350 »	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	1	10
	dito ohne Ladung	—	75
	Visiren des Gesundh.-Certific.	—	55
» 350 » 400 »	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	1	20
	dito ohne Ladung	—	80
	Visiren des Gesundh.-Certific.	—	60
» 400 » 450 »	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	1	30
	dito ohne Ladung	—	85
	Visiren des Gesundh.-Certific.	—	65
» 450 « 500 »	Neues Gesundheits-Certificat mit Ladung	1	40
	dito ohne Ladung	—	90
	Visiren des Gesundh.-Certific.	—	70
Und für jede 50 Rubbia über 500 bis die Abgabe der auf Schiffe mit Raasegeln gleich kömmt.		—	5
Für jedes Certificat über einen einzigen Gegenstand		—	15
« » » « mehr als einen »		—	30
Wenn das Certificat vier getrennte Gegenstände unterscheidet		—	50
Für jedes Gattungs-Certificat		—	20

Quarantaine-Abgaben auf Schiffe mit Raasegeln, welche einclariren und im Hafen Handel treiben.

Verhör . 3 Scu.

Schiffe mit Smacksegeln.

Verhör, von 1 bis 150 Rubbia	—	Scu.	60	Baj.
» » 150 » 300 »	—	»	80	»
» » 300 » 500 »	1	»	60	»
» » 500 Rubbia und darüber . .	2	»	60	»

Quarantainekosten im Allgemeinen.

Ein Schiff, welches zurückkommt, zahlt die Hälfte der obigen Abgaben.

Jedes Schiff unter Quarantaine zahlt an den Lootsen für dasselbe quer im Strom vor Anker zu legen	60	Baj.
An die Wache am Bord, pr. Tag	60	»
» » » » Lande »	50	»
» » » im Boote beim Vordertheil desselben pr. Tag .	60	»
Für jede Person, die der Arzt besucht	5	»
An den Cassirer, pr. Tag.	20	»
Hülfe beim Löschen der Güter, pr. Tag	50	»
Für das jedesmalige Begleiten beim Hinschaffen der Güter nach dem Lazaretto	5	»

Quarantainekosten im Lazaretto.

Für jeden Passagier, pr. Tag	3	»
» Güter aus dem Lazaretto zn bringen, pr. Colli	2	»
» das Begleiten beim Wegschaffen der Güter aus dem Lazaretto, pr. Tag	50	»
» jede Person, die der Arzt besucht.	10	»

Zahlung an die Sanitätswache.

An die Aufseher über die dabei Angestellten, pr. Tag	60	»
» » Reiniger, pr. Tag, für jeden	50	»

An die Reiniger, wenn das Gesundheits-Certificat nicht rein ist, pr. Tag		60	Baj.
» » Aufseher der dabei Angestellten, wenn das Gesundheits-Certificat nicht rein ist, pr. Tag		70	»
» » Cassirer des Lazaretto, pr. Tag, für jeden		6	»
» » » wenn das Gesundheits-Certificat nicht rein ist, pr. Tag		8	»

Die obigen Abgaben sind bei jeder Reise zu entrichten.

Jedes Schiff kann in einem Hafen einlaufen und denselbeu innerhalb 24 Stunden ohne Bezahlung irgend einer Abgabe, ausgenommen an das Wachtboot, wieder verlassen.

Wenn ein Schiff nach einem Hafen kömmt, um entweder daselbst Handel zu treiben oder in einen Hafen wegen Unwetters einläuft, muss dasselbe die Abgaben für das Visiren des Gesundheits-Certificats entrichten.

Jedes Schiff muss einmal geaicht werden, für welches wie folgt bezahlt wird:

Von 1 bis 40 Tonnen	—	Scu.	60	Baj.
» 40 « 60 »	—	»	90	»
» 60 Tonnen und darüber	1	»	30	»
Für ein zweideckiges Schiff.	1	»	80	»

Kriegsschiffe zahlen keine Abgaben.

In den römischen Staaten werden keine Abgaben für das Reinigen und für Leucht-Baken erhoben.

Zu den Lootsen-Abgaben ist man nicht gezwungen.

Die Abgaben sind immer bestimmt und bei jeder Reise zu entrichten.

Der Küstenhandel ist allen Schiffen gestattet.

Schiffe unter französischer, österreichischer und der Vereinigten Staaten Flagge werden als inländische Schiffe angesehen, für welche das Ankergeld auf die Hälfte herabgesetzt ist.

Keine Schiffe geniessen eine Ausnahme von den Zoll-Abgaben auf Ein- und Ausfuhren.

Die mit inländischen Schiffen in den Freihäfen Civita-Vecchia und Ancona eingeführten Güter sind nicht von der Abgabe auf Colli befreiet, welche im Jahre 1828 angeordnet ist, und die, verbunden mit den Collegien-Abgaben, einen unmerklichen Einfluss auf die Schifffahrt übt.

Münze. — Man rechnet hier nach Kronen, Scudi Romani, beinahe 4 *s.* 4 *d.* Sterling gleich. Der Scudo wird in 10 Paoli und 100 Bajocchi getheilt; verschiedene alte und neue Münzsorten sind im Umlauf.

Gewichte. — Dasselbe Pfund braucht man für Güter, wie für Gold und Silber. 100 ℔ römisch = $74,_{771}$ ℔ englisch = $33,_{906}$ Kilogrammes. Das Cantaro oder Quintal jedoch wechselt nach Verhältniss nach der Zahl der Pfunde, da Güter nach mehreren Quintalen von 100 und 160 ℔ verkauft werden.

Trockenes Maass. — Der Rubbio wird in 4 Quarto, 22 Scorzi und 88 Quartucci oder in 12 oder 16 Stari getheilt. 1 Rubbio = $2,_{9446}$ Hectol. = $8,_{356}$ Winchester Bushels.

Maass für flüssige Sachen. — 1 Barili Wein = 32 Boccali = $15,_{439}$ alten englischen Wein-Gallonen; 1 Botte oder Butt Wein = 16 Barili.

Längemaass. — 1 römischer Fuss = $11,_{72}$ Zoll englisch; 1 Canna = $78,_{34}$ Zoll englisch; 1 römische Meile = 7²/₅ englischen Furlongs, 1 Furlong = ⅛ englische Meile.

Ancona,

die dritte Seestadt der päpstlichen Staaten, liegt am adriatischen Meere, unter 43° 37′ 42″ nördlicher Breite und 13° 30′ 35″ östlicher Länge. Der Hafen wird durch einen 2000 Fuss langen, 100 Fuss breiten und 65 Fuss über dem Meeres-Spiegel erhabenen Damm, an dessen äusserstem Ende ein Leuchtthurm mit einem Dreh-Lichte steht, gebildet. Der Damm ist am äussersten Ende krumm. Schiffe können unmittelbar im Hafen in 7 bis 8 Faden Wassertiefe liegen, aber sie nimmt schnell ab. Schiffe über 16 Fuss Tiefgang sollten in einer

kurzen Entfernung vom Eingang des Hafens ankern. Eine halbe Meile ausserhalb des Damms findet man in 10 bis 12 Faden Tiefe guten Ankergrund. Der Kai ist schön. Der Ort ist gut zum Kielholen und ein Freihafen. An der Aussenseite des Hafens, auf einer künstlichen Insel, welche durch eine Brücke mit der Stadt in Verbindung steht, befindet sich ein schönes Lazaretto.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 364 Tonnen mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Lootsengeld	2 £	16 s.	4 d.
Quarantaine-Rechnung	1 »	4 »	1 »
Ballast-Rechnung, 96 Tonnen auszuladen und Beamten-Gebühren	6 »	4 »	— »
Erlaubnissscheine vom Zollhause	— »	4 »	4 »
Hafencapitain	— »	4 »	4 »
Hafen-Abgaben	3 »	10 »	— »
Makler, für das Ein- und Ausclariren und Besorgungen	3 »	3 »	— »
	17 £	6 s.	— d.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Venedig.

Neapel,

eine grosse Stadt und ein bedeutender Seehafen in Süd-Italien, ist die Hauptstadt des gleichnamigen Königreichs. Der Leuchtthurm steht unter 40° 50′ 12″ nördlicher Breite und 14° 14′ 15″ östlicher Länge. Die Bay von Neapel ist geräumig und wegen ihrer malerischen Ansicht berühmt. Der Hafen wird von einem Molo gebildet, welcher fast die Form des Buchstaben L und einen Leuchtthurm auf dessen Ellenbogen hat. Innerhalb des Molo ist das Wasser 3 bis 4 Faden tief und der Grund weich. Das Wasser in der Bay ist tief und dort keine Barre; sie ist jedoch grösstentheils den südwestlichen Winden ausgesetzt und um sich davor zu hüten, liegen die

Schiffe mit zwei Ankern verteyt. Man braucht dort keinen Lootsen anzunehmen, aber man pflegt gewöhnlich einen an Bord zu nehmen, wenn das Schiff zum erstenmale innerhalb des Molo ankert. Der Leuchtthurm hat ein Dreh-Licht; das Drehen dauert zwei Minuten; während der ersten Minute bleibt dasselbe in seiner vollen Stärke und während der zweiten Minute nimmt dessen Glanz plötzlich ab. Die Höhe des Lichts beträgt 161 Fuss über dem Meeres-Spiegel und ist 18 bis 20 Meilen weit sichtbar. Am Ende des Molo ist ein niedriges festes Licht, um die Schiffe um dessen Spitze herum zu geleiten. Die öffentlichen Unkosten auf ein nationales oder britisches Schiff von 300 Tonnen Tragfähigkeit, welches beim Hafen von Neapel ein- und ausclarirt, sind wie folgt:

Bei der Einclarirung.				
Für das Expediren .	1 *Duc.*	66 *Baj.*	=	— £ 5 *s.* 8 *d.* Sterl.
Bei der Ausclarirung.				
Für das Expediren .	1 »	60 »		
» » Gesundheits-Certificat	1 »	20 »		
Für das Tonnengeld ca. 4 Grani pr. Tonne	12 »	— »		
	16 *Duc.*	40 *Baj.*	=	2 » 16 » 2 » »

Unkosten auf ein fremdes Schiff von 300 Tonnen Tragfähigkeit:

Bei der Einclarirung.				
Für das Visa	— *Duc.*	55 *Baj.*		
» » Expediren .	6 »	60 »		
» Stempel	— »	14 »		
	7 *Duc.*	29 *Baj.*	=	1 » 4 » 4 » »
Bei der Ausclarirung.				
Pass	1 »	— .		
Expedition	6 »	60 »		
Stempel	— «	14 »		

Gesundheits-Certificat	2 *Duc.*	40 *Baj.*	
Polizei	— »	20 »	
Hafenbeamte	— »	60 »	
Registriren der Papiere	— »	20 »	
Tonnengeld circa 40 Grani pr. Tonne	120 »	— »	
	131 *Duc.*	14 *Baj.*	= 21 £ 17 *s.* 2 *d.* Sterl.

Quarantaine wird hier streng und willkührlich gehandhabt. Wenn das Schiff von einem inficirten Platze kömmt, verweigert man die Zulassung desselben; kömmt es von einem verdächtigen Platze wird es auf lange Quarantaine, und von einem der Gefahr ausgesetzten Platze auf kurze Quarantaine zugelassen; kömmt es von einem sichern Orte wird es zur freien Pratique zugelassen. Kauffahrteischiffe halten zu Nisita, eine Insel 6 Meilen von Neapel entfernt, Quarantaine. Schiffe von Gefahr drohenden Häfen müssen 14 bis 28 Tage, von verdächtigen Häfen 24 bis 40 Tage und von Ausnahm-Plätzen 7 bis 21 Tage Quarantaine halten. Schiffe von inficirten Plätzen gehen nach Genua oder Livorno, wo sie in einem Lazaretto sporco löschen können. Die Kosten sind beträchtlich.

Folgende sind die Hafenkosten zu Palermo, welche bei Palermo ausgelassen sind: Ein britisches Schiff von 174 Tonnen mit Ballast einkommend und mit Ladung ausgehend würde an Hafenkosten und Consulat-Gebühren 11 Unzen 13 Tari und 4 Grani, oder ungefähr 6 £ — zu bezahlen haben. Cours 58 Tari pr. 1 £. — 30 Tari = 1 Unze, 20 Grani = 1 spanischen Dollar.

Provision für das Chartern oder für die Besorgung einer Charteparte rechnet man 3 %; für das Eincassiren der Frachtgelder einkommend oder ausgehend 2 % für jedes; Vorschüsse auf Creditbriefe 1 %; Assecuranz zu besorgen ½ %; Wechsel zu verkaufen ½ %. Münze, Gewicht und Maass, wie zu Palermo.

Trapani,

eine Seehafen-Stadt von Sicilien, liegt auf einer hervorragenden Landspitze an der West-Küste der Insel, 46 Meilen westlich von Palermo. Der Leuchtthurm befindet sich auf dem Felsen Colombaria, an der Mündung des Hafens, unter 8° 32′ nördlicher Breite und 12° 30′ 18″ östlicher Länge. Der Hafen auf der Südseite der Stadt wird von Fort Ligia, am Ende der Landzunge, auf welcher die Stadt gebauet ist, geschützt. Der Hafen, wenn auch klein, ist sicher und könnte leicht vergrössert werden. Hier ist ein guter Hafendamm, auf welchem das Pratique-Büreau sich befindet, zu welchem Schiffe von 300 Tonnen kommen können, aber Schiffe von grösserer Tragfähigkeit müssen nahe bei dem Forte Colombaria, in 5 bis 9 Faden Tiefe mit schlammigen Grund ankern. Der Handel der Stadt ist bedeutend. Die Salinen, welche etwas südöstlich liegen, sind die bedeutendsten von allen in Sicilien. Die Qualität des Salzes ist vortrefflich und wird in grossen Quantitaten ausgeführt. Der Preis davon ist ungefähr 8 *s.* pr. Tonne.

Ein britisches Schiff von 200 Tonnen, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend, hat folgende Unkosten:

	Ducaten.	Grani.
Lootsengeld, einkommend	4	50
Besuch vom Sanitäts-Bureau 20 Grani, vom Zollhause 1 Ducaten 25 Grani	1	45
Boot mit 5 Mann, beim Lichten der Anker, ausgehend	4	35
Proviant-Erlaubnissschein 80 Gr., Dollmetscher 25 Ducaten	25	80
Ballast-Böte und Wache	9	35
Tonnengeld à 4 Grani pr. Tonne	8	—
Consular-Gebühren 5 D. 20 Gr., Gesundheits-Certificat 2 Ducaten 50 Grani	7	70
Latus	61 D.	15 G.

	Ducaten.	Grani.
Transport . .	61	15
Kleine Spesen, als für Wasser, Geschenke an Beamte, etc.	12	—
	73 D.	15 G.

Cours 5 Ducati 82 Grani neapolitanischer Münze = ungefähr 12 £ 12 s.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Palermo.

Messina,

eine berühmte Stadt und ein bedeutender Seehafen auf Sicilien, nahe dem nordöstlichsten Ende der Insel, an der gleichnamigen Meerenge; liegt 8 Meilen NW. von Reggio, 65½ Meilen NNO. von Catania und 120 Meilen Ost zu Nord von Palermo; der Leuchtthurm befindet sich unter 38° 11′ 30″ nördl. Breite und 15° 34′ 40″ östl. Länge. Der Hafen, welchem die Stadt ihren Wohlstand und sogar ihre Existenz verdankt, wird von einer verlängerten gebogenen Landzunge, welche man beinahe für einen künstlichen runden Hafendamm halten könnte, gebildet; dieselbe erstreckt sich von dem Festlande nach Nordost und dann biegt sie in der Gestalt einer Sichel um nach Westen. Der ungefähr 700 Yards breite Eingang an der Nordseite wird an der West- oder der Seite des Festlandes von der Bastion Porto Reale, und am Ende des gebogenen Vorgebirges durch Fort Salvatore vertheidigt. Ein Leuchtthurm ist auf dem östlichen Rande des Vorgebirges errichtet worden. Das schöne so eingeschlossene Bassin hat ungefähr 4 Meilen im Umfange, überall tiefes Wasser, und ist im Stande die grössten Flotten mit Bequemlichkeit aufzunehmen. Der Hafen ist in der That nicht nur der schönste am mittelländischen Meere, sondern einer der schönsten den wir kennen. Kriegsschiffe liegen in der Mitte des Bassins in ungefähr 35 Faden Tiefe vor Anker; aber die Kauffahrteischiffe liegen an der Seite des Kai, wo sie jede Bequemlichkeit zum Ein- und

Ausladen haben. Das Pratique-Bureau, der Fischmarkt und das Zollhaus befinden sich alle an der Marina. Das Lazaretto, die beste Anstalt der Art auf Sicilien, liegt im östlichen Winkel des Hafens. Die Lage der Stadt Messina, an der Meerenge zwischen Italien und Sicilien, und ihr vortrefflicher Hafen geben ihr grosse Vortheile als Handels-Entrepôt.

Da der Hafen von Messina als Freihafen angesehen wird, so geniessen die dahin fahrenden Schiffe grössere Vorrechte als in den übrigen Häfen des Königreichs, und sind demselben Tonnengelde wie die inländischen Schiffe, nämlich 4 Grani pr. Tonne, unterworfen. Dasselbe ist auch der Fall hinsichtlich der Abgaben für Expedition und Gesundheits-Certificate. Die übrigen Sanitäts-Abgaben sind dieselben wie in den anderen Häfen des Königreichs.

Ein Tarif vom 30. December 1846, der noch in Kraft ist, bestimmt das Lootsengeld für diesen Hafen bei der Ankunft und Abfahrt und für das Passiren der Meerenge, wie folgt:

Ein Kauffahrteischiff in den Hafen zu bringen .	5	Kronen.
» » aus dem Hafen nach der Mündung des Canals zu bringen	5	»
Eine Tartane, Polacre, etc. dito	2	»
Ein Kauffahrteischiff durch die Meerenge zu bringen	10	»
Eine Bark, Tartane, Polacre oder anderes kleines Boot dito	4	»

Münze, Gewicht und Maass, wie in Palermo.

Livorno,

der Haupt-Stapelplatz von Italien, im Grossherzogthum Toscana, liegt unter 43° 33′ 5″ nördlicher Breite und 10° 16′ 45″ östlicher Länge. Es wurde um die Mitte des sechszehnten Jahrhunderts von Cosmo I. für einen Freihafen erklärt, und die verhältnissmässige Sicherheit und Freiheit, welche Ausländer in Toscana genossen, hat Livorno zu einer der ersten

Handelsstädte in Italien gemacht. Mit Getreide beladene Schiffe können innerhalb der Grenzen des Lazaretto, ohne wegen Quarantaine aufgehalten zu werden, ausladen, ein Umstand, welcher wesentlich dazu beigetragen hat, Livorno zu einem der vorzüglichsten Depôts für Weitzen vom schwarzen Meere zu machen. Harter Weitzen, besonders von Taganrog, wird hier und in den andern italienischen Häfen zur Verfertigung von Nudeln, Macaroni, etc. hoch geschätzt. Hier ist ein äusserer Häfen von einem schönen Molo geschützt, welcher in Nord-Nord-West-Richtung über eine halbe Meile in die See hinaus sich erstreckt, so wie ein kleiner innerer Hafen oder Bassin. Das Wasser in dem Hafen ist etwas seicht und wechselt von 8 Fuss in dem innern Bassin bis zu 18 oder 19 Fuss am Ende des Molo. Die Fluth steigt ungefähr 14 Zoll. Schiffe liegen innerhalb des Molo mit ihrem Spiegel durch ein Kabeltau daran festgemacht und einen ausgeworfenen Anker vorne. Der Leuchtthurm ist auf einem Felsen ein wenig gegen Süd-West von dem Molo erbauet. Er ist ein in die Augen fallender Gegenstand und ungefähr 170 Fuss über dem Meeres-Spiegel erhaben. Die Rhede liegt West-Nord-West vom Hafen, zwischen demselben und der Melora-Bank. Die letztere ist eine Sandbank und liegt im Norden und Süden 4 Meilen lang und 2 Meilen breit, deren dem Lande nächste Seite ungefähr vier Meilen davon entfernt ist. Sie besteht grösstentheils aus Sand und Schlamm und hat ½ bis zu 3 Faden Wasser; aber nach ihrem südlichen Ende zu ist sie felsig, wo auf einigen über dem Wasser hervorragenden Spitzen der Thurm Melora, um als eine See-Bake zu dienen, errichtet ist; dieselbe peilt von dem Leuchtthurm West ½ Nord ungefähr 4 Meilen weit. Der beste Cours um auf die Rhede zu kommen, ist ungefähr 1 Meile nordwärts von der Melora-Bank zu halten, und dann, wenn man sie umsegelt hat, ungefähr 2½ Meilen nach dem Leuchtthurm zu steuern und alsdann in 7 bis 9 Faden zu ankern, so dass der Leuchtthurm SSO. ½ O.

4 Meilen davon peilt. Der Eingang durch den Kanal nach Süden von der Melora-Bank ist ebenfalls ganz sicher, aber für grosse Schiffe nicht so passend wie der durch den Nord-Canal. Während südlicher Winde geht zuweilen auf der Rhede die See sehr hoch, aber der Ankergrund ist gut, und mit den gehörigen Ankern und Ketten ist bei einiger Vorsicht keine Gefahr vorhanden. Das Lazaretto liegt gegen Süden, ungefähr eine Meile von dem Thurm und soll eins der besten in Europa sein.

Die Hafenkosten sind für alle Schiffe dieselben.

Das Ankergeld auf ein Schiff von 300 Tonnen beläuft sich auf 112 *Lire* Courant, oder 3 £ 14 *s.* Sterling; ausserdem muss das Schiff noch ein Gesundheits-Certificat haben, welches 7 *s.* 2 d. kostet. Dieses sind die einzigen Kosten, denen ein mit Ballast ausclarirtes Schiff unterworfen ist, aber wenn es beladen ausclarirt, wird das Gesundheits-Certificat ungefähr 9 *s.* Sterling kosten, und ist ausserdem noch eine Abgabe von 3 *d.* Sterling für jedes Connoissement zu zahlen. Hafenkosten giebt es weiter keine. Gutes Wasser kann man für 11 *d.* Sterling per Tonne bekommen. Brod, Fleisch und Feurung sind ebenfalls wohlfeil zu haben.

Der General-Consul von Toscana hat der französischen Regierung angezeigt, dass in's Künftige den Schiffen, welche zu Livorno ankommen, erlaubt sein soll zu ankern und ein Boot an's Land zu schicken, um Briefe ohne Bezahlung der Hafen-Abgaben abzuliefern und zu empfangen, vorausgesetzt, dass sie nicht über drei Tage bleiben, den Tag der Ankunft mit eingerechnet, aber unter der Bedingung, dass sie keinen Handel treiben. Die Kosten der Oberaufsicht über den Sanitäts-Dienst müssen bezahlt werden, wie gebräuchlich ist. Sollte das Schiff noch am Morgen des 4ten Tages vor Anker liegen, so müssen die Abgaben wie früher bezahlt werden.

Die Quarantaine-Bestimmungen für Livorno sind die strengsten von allen in den Häfen des Mittelländischen Meeres.

Schiffe, welche sich der Rhede von Livorno nähern, werden von einem Boote vom Sanitäts-Büreau, welches zwei Wächter an Bord schickt, besucht, von denen der eine immer als Lootse handelt und dem sechs Kronthaler bezahlt werden müssen. Die Bestimmungen sind wie folgt:

Sobald das Schiff nach einem sichern Ankerplatze gebracht ist, begleitet einer der Wächter den Capitain in seinem Boote nach dem Sanitäts-Büreau, wo ihm sein Gesundheits-Certificat abgefordert und Erkundigung eingezogen wird, mit welchen Schiffen er während der Reise in Verkehr gestanden hat, welche Häfen er angelaufen ist, wie auch welche allgemeine Vorfälle ihm begegnet sein können.

Dem Capitain werden keine andere Papiere ausgenommen das Gesundheits-Certificat abgefordert, da seine Flagge allein als hinreichender Beleg seines nationalen Charakters angesehen wird.

Wenn das Schiff kein Gesundheits-Certificat oder kein reines Certificat hat, oder wenn es von einem verdächtigen Hafen kömmt, so wie alle Schiffe, welche von der Levante oder Küste der Barbarei kommen als solche angesehen werden, ist die Quarantaine auf 20 bis 40 Tage festgesetzt. Alle am Bord befindlichen Güter sind der Reinigung unterworfen, wozu alle Artikel von Baumwolle, Wolle, Seide, Hanf, Flachs, Häute, Leder, Federn oder Papier, oder Güter deren Emballage aus einen von diesen Artikeln besteht, werden nach dem Lazaretto gebracht, wo jedes Colli geöffnet und einer gänzlichen Reinigung von 20 bis 40 Tagen von der Oeffnung des Colli an gerechnet unterworfen wird, indem die Quarantaine von diesem Zeitpunkt an zählt und nicht von dem Tage, an welchem die Güter bei dem Lazaretto gelöscht sein können. Die Kosten für die Wieder-Verpackung der Güter, um nach den Waarenhäusern in der Stadt gebracht zu werden, ist eine

Abgabe für die Güter, welche von den Lazaretto-Unkosten zu trennen ist.

Schiffe bleiben auf der Rhede so lange bis wenigstens die Hälfte ihrer Ladung gelöscht ist, worauf ihnen an den Molo zu kommen gestattet wird.

Die Quarantaine für Schiffe, welche reine Gesundheits-Certificate haben und nicht von verdächtigen Plätzen kommen, ist gewöhnlich auf 15 bis 20 Tage beschränkt, aber der Ansteckung ausgesetzte Güter müssen nach dem Lazaretto gebracht werden.

Die Kosten für Lichterfracht und Einpacken allein würden sich auf eine Ladung von 250 Tonnen etwas über 100 £ — belaufen.

Die Vergütung an die Wächter während der Quarantaine des Schiffs beträgt für jeden 5 Pauli per Tag, zugleich mit ihrer Beköstigung, welche immer eine Abgabe für das Schiff und nicht für die Ladung ist.

Bei der Festsetzung der obigen Zahl der Tage für das Quarantainehalten hat man auf die Gesundheits-Polizei in andern Ländern und auf die Aufmerksamkeit der örtlichen Behörden bei Anwendung des Sanitäts-Cordons, wenn die Seuche in den benachbarten Ländern des ottomanischen Reichs ausbricht, Rücksicht genommen.

Wenn aber die Ansteckung sich in jenen Provinzen selbst zeigen sollte, so wird der Gesundheits-Rath über die, den Umständen nach, nöthig zu ergreifenden Maassregeln berathschlagen.

Die Verordnungen hinsichtlich des gelben Fiebers, wo reine Gesundheits-Certificate vorhanden sind, werden auf

Schiffe von America angewandt, welche zugleich eine Declaration von dem toscanischen Consul oder wenigstens von einem andern europäischen Consul beibringen, dass der Platz gesund und das angrenzende Land vom gelben Fieber oder einer andern ansteckenden Krankheit frei ist.

In Fällen, wo die Capitaine sich nicht mit dieser Consular-Declaration versehen haben, hält die Sanitäts-Commission eine besondere Berathung, um über die Weise in welcher Schiffe, Passagiere oder Güter der Quarantaine unterworfen sein werden, zu entscheiden.

Der Reinigung unterworfene Artikel in Fällen, wo das Gesundheits-Certificat in Betreff des gelben Fiebers zweifelhaft ist, werden beglaubigt und am Bord gereinigt.

Der Ansteckung unterworfene Artikel müssen in Fällen, wo das Gesundheits-Certificat nicht rein ist, im Lazaretto gereinigt werden.

Schiffe, welche der Behandlung unterworfen sind, da sie keine reine Gesundheits-Certificate wegen des gelben Fiebers, als solche behandelt zu werden, so wie auch diejenigen, welche keine reine Gesundheits-Certificate wegen pestartiger Krankheit — Plague bubonienne — haben, können nicht eher zur freien Pratique zugelassen werden, bis das Innere derselben durch den Geruch von Guitton morveau und durch Waschen mit Chlor-Kalk, nach dem Wesen der Ladungen, gereinigt sind; besondere Aufmerksamkeit wird auf die besuchtesten Theile des Schiffs verwandt.

Für Livorno verordnete Quarantaine-Bestimmungen.

Zustand.	Schiffe und Mannschaft	Kann vermehrt werden bis auf	Kriegsschiffe
1) Pestartige Krankheiten, Boubonienne.			
Festsetzung der Tage nach dem Grunde der Verdächtigkeit für die von der türkischen Levante, Egypten und der Barbarei ankommenden Schiffe:			
Mit einem unreinen Gesundheits-Certificat, St. Jacob Lazaretto	35	45	35
Mit einem zweifelhaften Gesundh.-Certificat, St. Roch Lazaretto	25	35	18
Mit einem reinen Gesundheits-Certificat, St. Roch Lazaretto	20	30	15
Ohne empfängliche Artikel am Bord zu haben	18	30	15
2) Diejenigen Schiffe, welche aus dem Königreiche Griechenland, den Jonischen Inseln und der Regentschaft Algier kommen.			
Mit einem reinen Gesundheits-Certificat, St. Roch Lazaretto	14	21	10
Bei der Bestimmung dieser Zeitpunkte ist auf den Umstand, dass diese Länder von europäischen Behörden regiert werden, Rücksicht genommen worden.			
3) für Schiffe, welche von Dalmatien und Croatien kommen, werden nur die Tage der Beobachtung festgestellt.			
Mit einem reinen Certificate		21	5

Zustand.	Vom 1. Dec. bis Febr. einschliesslich	Vom 1. März bis Nobvr. einschliesslich	Kriegsschiffe
4) Das gelbe Fieber.			
Tage der Quarantaine nach dem Grunde der Verdächtigkeit wegen der aus America ankommenden Schiffe.			
Mit reinen Gesundheits-Certificaten — Tage der Beobachtung.			
Erste Abtheilung: vom Aequator bis zum Wendekreise des Krebses	7	10	Zwei Tage weniger als Kauffahrteischiffe
Zweite Abtheilung: vom Wendekreise des Krebses bis nach Charleston einschliesslich und vom Aequator bis nach ganz Süd-America	5	7	
Dritte Abtheilung: von den Vereinigten Staaten zwischen Charleston und Canada			
Mit zweifelhaften Gesundheits-Certificaten — Tage der Quarantaine.			
Lazaretto St. Roch, bei allen Jahrszeiten und woher auch die Schiffe kommen .	18	18	10
Ohne empfängliche Güter, strenge Quarantaine.	14	18	10
Mit nicht freisprechenden Gesundheits-Certificaten — Tage der Quarantaine.			
Lazaretto St. Roch, bei allen Jahrszeiten und woher auch die Schiffe kommen .	25	25	10
Ohne empfängliche Güter.	18	25	10
Empfängliche Güter, strenge Quarantaine .	—	—	13

	Schiffe und Personen.	Kriegsschiffe.
5) Quarantaine-Bestimmungen für Schiffe, welche von Gibraltar und den Küsten von Spanien, worunter die zwischen dem Ebro und der Guadiana, den Balearischen Inseln und Portugal mit begriffen sind, mit reinen Gesundheits-Certificaten kommen — Tage der Quarantaine — Tage der Beobachtung	10	7
Von Catalonien und dem übrigen Theile von Nord-Spanien. Tage der Quarantaine — Tage der Beobachtung .	3	2

6) Quarantaine-Bestimmungen für Kreuzer und Schiffe im Allgemeinen, welche auf See mit andern Schiffen in Berührung gekommen sind.

	Schiffe und Personen.	Kann vermehrt werden bis auf.	
Kreuzer, wenn der Gesundheits-Zustand im Allgemeinen gut ist			
Kreuzer, Tage der Quarantaine .	15	20	In dem Lazaretto von San Rocca.
» wenn eine ansteckende Krankheit herrscht	20	30	
Schiffe im Allgemeinen, wenn der Gesundheits-Zustand gut ist .	10 der Beobachtung.		
Schiffe im Allgemeinen, wenn eine ansteckende Krankheit herrscht	20	30	

Wenn ein Schiff auf See mit einem andern in Berührung gekommen ist, können sich besondere der Aufmerksamkeit würdige Umstände zeigen, darüber das Sanitäts-Amt hinsichtlich des Quarantaine-Termins entscheiden wird.

Wenn es sich zeigt, dass ein Schiff auf See mit einem andern, welches von einem angesteckten Orte kömmt, in Berührung gekommen ist, so wird dasselbe der nämlichen Be-

handlung unterworfen, als eins, welches mit einem unreinen Gesundhe ts-Certificat ankommt.

7) Quarantaine-Bestimmungen für Schiffe, welche mit unregelmässigen Gesundheits-Certificaten ankommen:

	Tage der Quarantaine der Beobachtung.
Ein Schiff, welches ein Gesundheits-Certificat hat, in welchem die Anzahl der Personen, der Name des Capitains, oder eines nicht gehörig als solchen aufgeführten Führers notirt ist, hält	5
Ein Schiff, welches eine übermässige Anzahl von Personen am Bord hat, hält	3 » »
Ein Schiff, welches weniger Personen am Bord hat, als im Gesundheits-Certificate angegeben sind, hält	5 » »
Wegen Mangel des Vertrauens bei den der Quarantaine unterworfenen Gütern, halten	5 » »

Sollte irgend ein Verdacht obwalten, dass die Güter ein Produkt der ottomanischen Levante oder von irgend anderen einer strengen Quarantaine unterworfenen Plätzen seien und dass sie keiner Reinigung unterworfen gewesen sind; ferner, dass der Capitain oder Führer des Schiffs keine amtlichen oder regierungsseitigen Documente besitze, um zu beweisen, dass der Platz ihrer Einschiffung freie Pratique habe: so muss die Sanitäts-Commission über die zu verfolgenden geeigneten Maassregeln berathschlagen, wie in dem Falle, in welchem über die Verminderung der Personen am Bord nicht gehörig Auskunft gegeben wird.

Quarantaine-Abgaben.

Schiffe von 25 Tonnen und darüber zahlen für jeden Sanitätsbesuch	3 S.	4 D.
Für das Schiff, welches den Medicinal-Beamten führt	4 »	6 »
Schiffe unter 25 Tonnen zahlen für jeden Sanitäts-Besuch .	1 »	11 »

Für das Schiff, welches den Medicinal-Beamten führt . 3 S. 4 D.
Für jeden am Bord angestellten Gesundheits-Wächter, per Tag 2 » 5 »
Wenn mit Beköstigung 2 » — »
Für eine extra Wache als Beistand die Ladung nach dem Lazaretto zu bringen 2 » — »
Für jeden Gesundheits-Wächter, der über die bei der Reparatur des Schiffs angestellten Arbeitsleute die Aufsicht führt, wenn es nothwendig ist, pr. Tag 2 » — »

Tabelle von Hafenkosten, welche toscanische und fremde Schiffe im Grossherzogthum Toscana zu bezahlen haben.

Tonnen- oder Anker-Geld.

Tonnengehalt.	Mit Smacksegeln.	Mit Raasegeln.	Tonnengehalt.	Mit Smacksegeln.	Mit Raasegeln.
10	0 S. 8 D.	0 S. 8 D.	70	9 S. 4 D.	16 S. 8 D.
15	1 » — »	1 » — »	80	10 » 8 »	20 » — »
20	1 » 8 »	1 » 8 »	95	11 » 8 »	23 » 4 »
25	2 » 4 »	2 » 4 »	110	13 » 4 »	26 » 8 »
30	3 » 4 »	3 » 4 »	115	15 » — »	29 » — »
40	5 » — »	5 » — »	150	16 » 8 »	33 » 4 »
50	6 » 8 »	6 » 8 »	175	20 » — »	40 » — »
60	8 » — »	12 » — »	200	23 » 4 »	46 « 8 »

und so weiter, mit der Hinzufügung von 3 *s.* 4 *d.* für Schiffe mit Smacksegeln und 6 *s.* 8 *d.* für die mit Raasegeln für jede 25 Tonnen mehr.

Lootsengeld.

5 Fuss Tiefgang 4 S. 6 D.
6 » » 6 » 8 »
7 » » 8 » 10 »
8 » » 10 » 8 »
9 » » 13 » 4 »
10 » » 16 » — »
und für jeden Fuss Tiefgang mehr 2 » 8 »

Abgaben für Ankern und Gesundheits-Certificate.

Schiffe mit Raasegeln, ohne Beziehung auf ihre Flagge oder Tonnengehalt, zahlen für das Ankern	1 S.	4 D.
An Sanitäts-Schiffe für Beistand beim Ankern	6 »	8 »
Abgabe für Gesundheits-Certificat	6 »	8 »
Schiffe mit Smacksegeln zahlen für das Ankern	— »	8 »
Abgabe für Gesundheits-Certificat	3 »	4 »
Schiffe über 25 Tonnen zahlen	3 »	4 »
» unter 25 » »	— »	1½»

Hafen-Verordnungen.

Priveligirte Flaggen. — Keine Flagge ist in Toscana priveligirt. Selbst die toscanische Flagge ist nur in Rücksicht des Ankergeldes priveligirt.

Schiffe mit Ladung oder Ballast. — Die in vorstehender Tabelle aufgeführten Abgaben sind dieselben für Schiffe mit Ladung oder mit Ballast.

Küstenhandel. — Es giebt keine Art von Beschränkung hinsichtlich des Küstenhandels.

Schifffahrts-Abgaben. — Die Zollhaus-Abgaben auf Güter sind dieselben, sie mögen in toscanischen oder fremden Schiffen ein- oder ausgeführt werden.

Anker- und Tonnengeld. — Toscanische Schiffe unter 25 Tonnen zahlen kein Ankergeld, während diejenigen von grösserem Tonnengehalte die Hälfte des in der Tabelle aufgeführten Betrags bezahlen.

Schiffe zum Fahren von Holz und Steinkohlen verwandt, bezahlen die Hälfte der Abgaben, sie mögen toscanische oder fremde Schiffe sein.

Fischerfahrzeuge, toscanische oder fremde, zahlen im Ganzen die Abgaben für das Jahr, welche das Doppelte der gewöhnlichen Abgaben für jede Reise betragen,

Schiffe, welche wegen Unwetters etc, in den Hafen ein laufen, zahlen die vollen Abgaben.

Wenn die Abgaben einmal in irgend einem Hafen des Grossherzogthums Toscana bezahlt worden sind, wird nur der dritte Theil derselben Abgaben in den andern Häfen von einem Schiffe, welches dort anläuft oder auf derselben Reise begriffen ist, bezahlt.

Schiffe, welche von einem toscanischen Hafen abgesegelt sind und dahin wieder zurückkehren, ohne ihre Reise vollendet zu haben, zahlen das Tonnengeld nicht wieder.

Folgende Schiffe sind von Tonnengeld, etc. frei: 1) Kriegsschiffe und Schiffe, welche Depeschen führen, es sei denn, dass sie Güter am Bord haben. 2) Kaperschiffe; letztere zahlen jedoch alle anderen Abgaben.

Lootsengeld. — Alle Schiffe, sie mögen toscanische oder fremde sein, zahlen dasselbe Lootsengeld.

Eine Abgabe von 4 *s.* 6 *d.* hat man an das Sanitäts-Bureau für das Untersuchen der vor Anker liegenden Schiffe und die Besorgung eines Lootsen zu entrichten.

Schiffe sind nicht verpflichtet einen Lootsen zu nehmen; das Lootsengeld haben sie dann nicht nöthig zu bezahlen.

Abgaben für das Ankern und ein Gesundheits-Certificat. — Schiffe mit Smacksegeln zahlen keine Abgaben für das Ankern. Das Gesundheits-Certificat für dieselben kostet 3 *s.* 4 *d.* wenn sie über 25 Tonnen, und 1½ *d.* wenn sie weniger als 25 Tonnen enthalten.

Münze. — Man rechnet hier nach Lire. 1 Lira = 100 Centesimi gilt $7,_{82}$ *d.* Das Wechselpari zwischen Livorno und London $30,_{69}$ Lire pr. 1 £ Sterling. Die Lira wird auch in 20 Soldi eingetheilt, von denen jeder 5 Centesimi enthält.

Gewicht und Maass. — Das Livornoer ℔ wird in 12 Unzen = $5,_{240}$ englischen Gran getheilt; 100 ℔ = $74,_{864}$ ℔ englisch; aber in Handelsgeschäften rechnet man gemeiniglich 77 ℔. Das Korn wird bei Säcken verkauft, von denen jeder sehr nahe 12 englischen Bushels gleich ist; 4 Sack = 1 Quarter·

Gibraltar,

das über die Einfahrt in das mittelländische Meer gebietet, ist eine grosse Handels-Station, welche eine Niederlage von fremden Produkten ist, womit es die angrenzenden Provinzen von Spanien versieht; auch treibt es ausgedehnten Handel mit den Mauren an der gegenüberliegenden Küste der Barbarei. Durch die Königin Anna wurde es im Jahre 1704 zu einem Freihafen bestimmt und von der Zeit glaubte man, dass Schiffe und Waaren von Abgaben und Zöllen frei sein sollten; aber die Civil-Ausgaben des Platzes machten es nothwendig, verschiedene Abgaben auf Güter und Schiffe zu legen; daher werden jetzt, kraft eines Befehls vom Rath des Gouverneurs, welcher die Genehmigung Ihrer Majestät erhalten hat, folgende Zölle und Abgaben erhoben:

Unkosten auf ein britisches Schiff von 200 Tonnen, mit Inbegriff des Gesundheits-Certificats, betragen 9 spanische Dollars 6 Cents. Ballast zu laden kostet 1 Dollar pr. Tonne.

Spirituosen können ohne einen Zollschein von England nicht gelandet werden.

Verzeichniss der Ansätze und Zölle, auf Befehl Ihrer Majestät der Königin Victoria vom 23. Juni 1841 angeordnet, welcher denjenigen Seiner verstorbenen Majestät, König Wilhelm IV, wegen der Verwaltung und Erhebung der Einkünfte zu Gibraltar vom Februar 1833 verbessert:

Kai-Zoll. Auf alle Weine, Spirituosen, Branntweine, Liqueure und andere flüssige Sachen in Fässern zu Gibraltar gelandet, entweder in Flaschen oder sonst worin; wenn der volle Inhalt des Fasses über 10 Gallonen misst:

	£	s.	d.		D.	R.	Q.
Für jedes Bolasso	0.	2.	2	oder	0.	6.	0
» jede Pipe, Butte oder Puncheon	0.	1.	10	»	0.	5.	1
» jedes Oxhoft	0.	0.	11	»	0.	2.	9
» » Tierce	0.	0.	7¼	»	0.	1.	11

	£	s.	d.		D.	R.	Q.
Für jedes Viertel-Fass	0.	0.	5½	oder	0.	1.	4
» » Fass, weniger als ein Viertel-Fass, welches dem Kai-Zoll unterworfen ist .	0.	0.	3	»	0.	0.	11

Auf alle zu Gibraltar gelandete Tabacke, in grossen oder kleinen Fässern, wie sie gemeiniglich aus den Vereinigten Staaten von America, oder auch in Rollen, wie sie gemeiniglich aus Brasilien eingeführt werden:

	£	s.	d.		D.	R.	Q.
Für jedes Fass	0.	1.	10	oder	0.	5.	1
» » Fässchen oder jede Rolle, welche nicht über 1¼ Centner wiegen . . .	0.	0.	2	»	0.	0.	7
» jedes Fässchen, welches über 1¼ Centner, aber nicht über 2 Centner wiegt	0.	0.	3	»	0.	0.	11
» jede Rolle, welche über 1¼ Ctn. aber nicht über 5 Ctn. wiegt	0.	0.	7	»	0.	1.	10

Fässchen über 2 Centner und Rollen über 5 Centner bezahlen jedes wie für ein halbes Fass Kaigeld, und im Falle einer Streitigkeit in Ansehung des Gewichts muss der Taback auf Kosten des Kaufmanns gewogen werden.

Abgaben auf Weine. — Auf alle Weine, welche in Wirthshäusern, Weinhäusern, in Läden beim Detailverkauf von Wein und Spirituosen, Speisehäusern, Marketenderbuden verbraucht werden, pr. Gallon . . . 0 *£* 0 *s* 5 *d.* oder 0 *D.* 1 *R.* 3 *Q.*

Abgaben auf Spirituosen, Branntwein oder Liqueure, zur Consumtion in der Caserne zugelassen, für jede Gallon, welche die Probestärke von Sykés Hydrometer hat, und so in Verhältniss für jede grössere Stärke als die Probestärke, und für jedes grössere Quantum als eine Gallon 0 *£* 4 *s.* 0 *d.* oder 0 *D.* 11 *R.* 1 *Q.*

Gebühren für das Messen, wenn man den Regierungsmesser gebraucht. — Für das Messen eines jeden Fasses, welches nicht über 165 Gallonen hält, 10 *d.*; für das Messen und Auffüllen desselben 1 *s.* 1 *d.*; für das Auffüllen desselben, wenn es gemessen ist. 6 *d.* Die Hälfte über diese Sätze wird für jedes Fass, welches über 165 Gallonen hält, bezahlt. Fässer von unregelmässiger Gestalt ¼ *d.* pr. Gallon.

Lagermiethe für Weine, Spirituosen, Branntwein, Liqueure in den königlichen Lagerhäusern. — Wenn sie zur Ausfuhr abgeholt werden, 2¼ *d.* pr. Viertel-Fass und darunter bis 1 *s.* 7½ *d.* pr. Bolasso, pr Monat. Wenn sie zur Consumtion abgeholt werden 1 *s.* 9¾ *d.* pr. Bolasso.

Für Colli, sie mögen zur Ausfuhr oder Consumtion abgeholt werden, zahlt man 2¼ *d.* pr. Monat, für jede Kiste, welche weniger als 24 Flaschen enthält, und bis zu 6½ *d.* pr. Korb von nicht mehr als 54 Flaschen pr. Monat.

Waage-Gebühren. — Gewürze 4½ *d.* pr. Centner; feine Kaufmannsgüter 2¾ *d.* pr. Centner; grobe Waaren, Obst, etc., 4 *d.* pr. Centner; Getreide ½ *d.* pr. Fanega.

Polizei-Abgabe. — Reisepass 4 *s.* 4 *d.*

Münze. — Man rechnet hier nach Dollars Courant — Pesos — deren jeder in 8 Realen von 16 Quartos getheilt wird; 12 Realen Courant machen einen Cob oder harten Dollar, wonach Güter gekauft und verkauft werden; 3 dieser Reale rechnet man gleich 5 spanischen Realen vellon. Der effective oder harte Dollar = 4 *s.* 4 *d.*; der Courant-Dollar, welcher auf ⅔ eines harten Dollar geschätzt wird, ist gleich 2 *s.* 10⅔ *d.* — Realen und Quartos, sowohl harte als Courant-Dollars, sind dieselben; da die ersteren = 4⅓ *d.* und die letzteren = 1 1/12 *d.* gelten. Gibraltar trassirt auf London in harten Dollars von 12 Realen, und London auf Gibraltar in Courant-Dollars von 8 Realen. Der Cours von Gibraltar auf Cadix und auf andere Städte in Spanien ist in harten Dollars

bei einer Prozent-Zulage, welche sehr veränderlich und meistens zu Gunsten Gibraltar's ist.

Gewicht und Maasse sind diejenigen von England, ausgenommen die Arroba = 25 ℔ englisch. Getreide verkauft man nach Fanega, wovon fünf auf ein Winchester-Quarter gehen; Wein verkauft man nach Gallonen, wovon 100=109,4 englische Wein-Gallonen sind.

Die Azoren oder westlichen Inseln.

bestehen aus drei Inselgruppen, welche ungefähr 300 Meilen westlich von Portugal liegen. Die westlichsten derselben sind Corvo und Flores. Die Mittel-Gruppe umfasst Terceira, Fayal, Graciosa, St. George und Pico und die östlichste St. Michael und Sta. Maria. Die Azoren haben im eigentlichen Sinne keine Seehäfen, aber sie gewähren an mehren Stellen Ankergrund, wenn der Wind nicht stark auf die Küsten weht. Der Sitz der Regierung ist Angra auf Terceira. Porte Delgade auf der Insel St. Michael ist die hauptsächlichste Stadt.

Zolltabelle der Einfuhr-Abgaben auf den Azoren über die hauptsächlichsten von Gross-Britannien eingeführten Waaren.

			Courant.	
Seiden-Waaren.				
Tüll und Blonden	pr. ℔	7 *M.*	200 *R*	
Sammt	» »	7 »	200 »	
Gros de Naples und Atlas, stückweise in Shawls oder Tüchern	» »	4 »	800 »	
Band	» »	7 »	200 »	
Strümpfe	» »	8 »	000 »	
Woll-Waaren.				
Bettdecken	» »	0 »	280 »	
Fussteppiche	» »	0 »	400 »	
Moor und Lastings	» »	0 »	480 »	
Tuch aller Art, Casemir	» »	0 »	600 »	
Flanell und Boye	» »	0 »	280 »	
Serge	» »	0 »	170 »	

Baumwoll-Waaren.		Courant.	
Twist, ungebleicht, Nr. 40	pr. ℔	0 *M.*	050 *ß.*
« « » 80	» »	0 »	070 »
» gebleicht, Nr. 40	» »	0 »	080 »
» « » 80	» »	0 »	120 »
Calico, roh, 14 Fäden auf den ¼ Zoll	» »	0 »	040 »
» » 15 bis 24 Fäden	» »	0 »	060 »
» » 25 »	» »	0 »	100 »
» gebleicht, 14 Fäden	« »	0 »	050 »
» » 15 bis 20 Fäden . .	» »	0 »	070 »
» » 21 « . .	» »	0 »	120 »
» gefärbt oder gedruckt	» »	0 »	200 »
Shirting unter 20 Faden	» »	0 »	100 »
« von 21 und darüber	» »	0 »	160 »
Parchend	» »	0 »	080 »
Velveteens (Vehedilhs)	» »	0 »	160 »
Tüll und Spitzen	» »	4 »	800 »
Strümpfe	» »	0 »	400 »
Bett-Inlitt	» »	0 »	400 »
Leinen-Waaren.			
Duck, ungebleicht und gebleicht . . .	» »	0 »	160 »
Holländisch oder irländisch, ungebleicht	» »	0 »	140 »
» » » gebleicht .	» »	0 »	600 »
Segeltuch	» »	0 »	060 »
Bett-Inlitt	» »	0 »	400 »
Handtuch-Drell, gebleicht	» »	0 »	600 »
Ditto ungebleicht	» »	0 »	300 »
Tauwerk.			
Unter ½ Zoll, weiss	pr. Ctn.	6 »	000 »
Grössere Sorten, getheert	» »	3 »	300 »
Eisen- und Stahlwaaren.			
Stahl, Handwerker-Geräthschaften . .	» »	6 »	400 »
» Messer, Messer u. Gabeln pr. Arr. von 32 ℔		8 »	000 »
» » ordinaire	» »	4 »	000 »

		Courant.	
Stahl. Scheeren	pr. Arroba von 32 ℔	20 *M.*	000 *R.*
» Nähnadeln	pr. ℔	0 »	160 »
Messing, Draht, ...	pr. Arroba	2 »	500 »
» Stecknadeln, ...	» »	4 »	000 »
» andere Waaren	» »	12 »	000 »
Eisen, in Stangen, ...	pr. Ctn.	0 »	240 »
» gegossen, fabricirt, schlicht . .	» »	4 »	000 »
» » mit verschiedenen Eisen-Zuthaten	» »	8 »	000 »
Eisen, Nägel	» »	5 »	000 »
» Thürangel, Schrauben u. Schlösser	» »	8 »	000 »
Zinnwaaren	pr. ℔	0 »	240 »
Steinzeug, dunkel oder weiss, mit einfarbigem Muster	pr. Arroba	2 »	800 »

Bemerkung. — Die Zölle des portugiesischen Tarifs werden zu Lissabon berechnet nach dem Werthe des Milrees an jenem Platze, welcher ungefähr 54½ Pence Sterling gleich ist. Als eine Erleichterung für den Einfuhr-Handel der Azoren werden die Zölle dort nach dem Local-Werthe des Milrees, ungefähr 52½ Pence, erhoben. Die Ansätze der vorstehenden Tabelle werden in Sterling nach dem System der Azoren zum Course von 5 *M.* 600 *R.* per 1 £ Sterling berechnet; dieselben stehen im Verhältniss zu den Lissaboner Ansätzen wie 85 zu 111. Auf den Azoren wird eine Zulage von 10 % zu den Ansätzen des Tarifs unter dem Titel Emolumintos berechnet, welche diesen starken Unterschied vermindert.

St. Michael. — Die Ausfuhren der Insel St. Michael bestehen hauptsächlich in Orangen und Korn, die Einfuhren in Manufacturen aller Art und Colonialwaaren. Diese Einfuhren kommen hauptsächlich von Gross-Britannien, America und Portugal, dann und wann auch Ladungen von andern Ländern. Die Orangen werden fast alle nach Gross-Britannien, das Korn fast ausschliesslich nach Portugal ausgeführt. Die

im Jahre 1801 ausgeführten Orangen wurden auf 10000 £, die im Jahre 1820 auf 25000 £ geschätzt; im Jahre 1840 hatte eine fünfjährige Ausfuhr von durchschnittlich beinahe 100000 Kisten den Werth von 90000 £ erreicht. Die Ursache dieser Zunahme ist der Frage nach Orangen in England zuzuschreiben. Thee, Taback, Gewürze, Seidenwaaren und andere verbotene hoch besteuerte Artikel werden zu Zeiten in Quantitäten, welche dem Verbrauche beinahe gleich kommen, auf die Insel geschmuggelt. Waaren zu einem grossen Betrage werden von Schleichhändlern, eine Classe, welche zu St. Michael aus Personen von grösserem Ansehn, Reichthum, besserer Erziehung und Achtbarkeit im gesellschaftlichem Umgange als die Schleichhändler in andern Ländern besteht, eingebracht.

Hafen-Verordnungen.

Eine auf Lloyd's aus dem Büreau des Committee des Geheimraths für den Handel empfangene Depesche meldet, dass ein Befehl von dem Gouverneur der Insel St. Michael erlassen sei, welcher anordnet, dass ein Signal-Schuss bei der Ankunft eines jeden Schiffs, ohne seine Nationalflagge aufzuhissen, abgefeuert werden solle und bezieht sich dabei auf das Decret vom 15. Januar 1846, durch welches der Capitain des Schiffs, um dessen Willen das Signal gegeben ist, den Werth der erforderlichen Ammunition zu bezahlen verlangt wird.

Modificationen bei den portugiesischen Sanitäts- und Handels-Gesetzen.

Britisches Consulat, St. Michael den 13. Mai 1846.

My Lord! — Da ich eine von dem Committee auf Lloyd's erlassene Bekanntmachung bemerkt habe, welche angiebt, dass den in diesen District wegen Schiffs-Bedürfnisse ohne Gesundheits-Certificat kommenden Schiffen mit dem Lande zu verkehren nicht gestattet ist, so halte ich es für meine Pflicht, Ew. Excellenz die beiliegenden übersetzten Auszüge aus den jetzigen portugiesischen Sanitäts-Gesetzen zu übermachen,

welche zeigen, dass, obgleich Schiffs-Capitaine bei ihrer Ankunft in diesem Gebiete in der Regel mit einem Gesundheits-Certificate versehen sein müssen, eine Ausnahme zu Gunsten derer, welche sich in Seenoth befinden und keinen Handel treiben, gemacht ist, und dass sie folglich von den gebräuchlichen Abgaben befreiet sind.

Ich habe Auszüge aus dem portugiesischen Handels-Codex angeführt, um zu zeigen, dass die Ausnahme diejenigen Schiffe, welche Bedürfnisse nöthig haben, mit begreift, selbst dann, wenn der Capitain genöthigt sein sollte, einen Theil der Ladung für solche Bedürfnisse umzutauschen.

Ich kann auch anführen, dass durch die Anordnungen anderer öffentlichen Behörden solche Schiffe von allen Hafenkosten frei sind.

Ich habe die Ehre zu sein etc. etc.

(Unterz.) Thomas Carew Hunt.

An den Grafen Aberdeen etc.

Auszug aus dem portugiesischen Sanitäts-Gesetze vom 26. November 1845 und dem Handels-Gesetze.

Sanitäts-Gesetz.

Art. 101. Kein Schiff soll, ehe es von den Sanitäts-Beamten, welche diesen Dienst bei Ankunft desselben versehen müssen, zur freien Pratique zugelassen werden.

Art. 102. Schiffen, welche direct aus wirklich und gewöhnlich gesunden Ländern kommen, soll unmittelbar nach dem Besuche, wenn während der Reise kein Verdacht erregender Fall oder Verkehr stattgefunden hat, Pratique gegeben werden.

Art. 103. Schiffe, welche von Ländern, die nicht gewöhnlich oder wirklich in keinem gesunden Zustande sich befinden, kommen, sollen (nach dem Zustande des Landes) als Inhaber von reinen, verdächtigen oder unreinen Gesundheits-Certificaten angesehen werden.

Art. 138. Jeder Capitain muss ein Gesundheits-Certificat, ausgenommen in Fällen bei der Ankunft in Seenoth, vorzeigen.

Art. 227. Jedes Schiff, welches kein Küstenfahrzeug ist, soll auf den Azoren für den ärztlichen Besuch 4 $ 800 Reis (17 *s.*) wenn es ein- oder zweimastig ist, oder 7 $ 200 Reis (25 *s.* 6 *d.*) wenn es ein dreimastiges ist, bezahlen.

Schiffe, welche in Seenoth einlaufen, wenn sie keine Handels-Geschäfte treiben, sind von der Bezahlung der in diesem Artikel festgesetzten Abgaben befreiet.

Handels-Gesetz.

Art. 203. Das Gesetz versteht im Allgemeinen als Handelsgeschäft allen Tauschhandel und Ankauf von Waaren, um dieselben en gros oder en détail wieder zu verkaufen.

Art. 504. Den An- und Verkauf von Sachen, zum Verbrauch des Käufers bestimmt, sieht es nicht als Handel an.

Art. 505. Der Tauschhandel ist ein Contract, wodurch die Betheiligten sich verbinden, eine Sache für die andere zu geben.

Art. 506. Alles, was verkauft werden kann, kann in Tausch gegeben werden.

Art. 511. Die hinsichtlich des Contracts wegen An- und Verkauf festgesetzten Regeln und ihre Wirkungen gelten für den Contract durch Tausch.

Art. 610. Als gerechte Ursachen der Abweichungen sind Mangel an Lebensmitteln oder Wasser, jedes dem Schiffe zugestossene Unglück, welches dasselbe an der Fortsetzung seiner Reise verhindert.

S[ta]. Maria. Der Handel der kleinen Insel S[ta]. Maria, südwärts von St. Michael, ist äusserst beschränkt. Die Einfuhren derselben bestehen in wenigen, durch Schleichhändler von Gibraltar und Spanien eingeführten Colonialwaaren und in Zufuhren von verschiedenen Manufacturen, die man über St. Michael erhält.

S^{ta}. Maria treibt keinen auswärtigen Handel. Ihr Thon ihre Töpferwaaren und geringere Erzeugnisse werden nach St. Michael gebracht; ihr Korn und ihre Orangen nach den andern Inseln und Portugal verschifft.

Terceira. — Der Einfuhrhandel ist von geringerem Belange im Verhältniss zur Bevölkerung, und die Qualität und Verschiedenheit der eingeführten Artikel stehen den zu St. Michael nach.

Diese Insel nimmt sehr am Schleichhandel Theil. Die Einfuhren von Terceira kommen in Gemeinschaft mit den andern Inseln hauptsächlich von Portugal und Grossbritannien. Die Cultur der Orangen vermehrt sich auf Terceira jährlich und ein bedeutendes Quantum Korn wird von dort nach Portugal verschifft. Die Ausfuhren bestehen in ungefähr 20,000 Kisten Orangen und Citronen nach Grossbritannien und 25,000 Quarters Korn nach Portugal.

Fayal und Pico. Die Bevölkerung von Pico beträgt nach dem im Jahre 1840 aufgenommenen Census 28650 Seelen und die von Fayal 25900. Keine von beiden nimmt zu; die natürliche Zunahme wird durch eine regelmässige jährliche Auswanderung nach Brasilien niedergehalten. Die zur Ausfuhr dienenden Produkte sind Orangen und Wein, von denen das Ganze der ersteren und über zwei Drittel des letztern ausgeführt werden mögen. Die Orangen werden nach dem englischen Markte und von dem Weine wird eine kleine Quantität nach America und dem Norden von Europa, der Rest nach St Michael gebracht.

Der Ausfuhr-Handel von Fayal ist seit dem Jahre 1840 durch Erscheinung eines Insectes der Cocus-Gattung auf der Insel benachtheilt worden. Dieses Insect nachdem es sich in grosser Zahl über jeden Theil der Orangen-Bäume ausbreitet schwächt dieselben und macht die Frucht, selbst zum Packen und zur Verschiffung untauglich. Kein Mittel ist bis jetzt zur Verhütung des, durch diese Insecten, welche die gänzliche

Zerstörung der Orangen-Gärten von Fayal bedrohen, angerichteten Schadens entdeckt worden. Auf St. Michael haben sie sich neulich auch sehen lassen.

Die Einfuhren von Fayal und Pico, durch den einzigen Theil der ersteren Insel, bestehen in Manufacturen, baumwollenen Twist und Flachs, hauptsächlich von England; ferner in Colonial-Produkten von Brasilien und Portugal, dann in Thee, Taback und Seife von Portugal und endlich in Fischen von Neufundland.

Fayal und Pico treiben den Küstenhandel mit grösserem Erfolge als Terceira, da die grosse Production von Wein dieselben in den Stand setzt, die andern Inseln mit einem allgemeinen Verbrauchs-Artikel zu versorgen.

Das Anlaufen der Dampf-Packetschiffe der Royal Mail Company zu Fayal wird eine grössere Circulation des Geldes dort hervorbringen, an deren Vortheil Pico Theil nehmen und der District im Allgemeinen neue Mittel zur Verbesserung seiner Lage finden wird.

Fayal ist der beste Hafen auf den Azoren und gewährt in Seenoth befindlichen Schiffen grössere Erleichterungen, weil er denselben eine Zuflucht und Bedürfnisse verschafft. Die americanischen Wallfischfänger legen hier dann und wann grosse Quantitäten Thran zur Verschiffung nach anderen Häfen nieder.

G r a c i o s a und St. G e o r g e. Diese Inseln treiben keinen regelmässigen auswärtigen Handel, aber sie tragen zu den auswärtigen Einfuhren der andern Inseln durch die grösseren Erleichterungen, welche sie den Schleichhändlern bieten, dann und wann bei. Die erstere Insel erzeugt grosse Quantitäten Wein, welchen ihr St. Michael abnimmt, während St. George Vieh und Agricultur-Produkte an Fayal, Terceira uud St. Michael liefert.

F l o r e s und C o r v o treiben keinen regelmässigen auswärtigen Handel. Flores dient gelegentlich heimwärts bestimm-

ten Schiffen als Hülfsquelle für Erfrischungen und Lebensmitteln.

Die Ausfuhren übertreffen bei Weitem die Einfuhren wegen der Abwesenheit der Einwohner und aus demselben Grunde beim Handel aller dieser Inseln finden mehr Ausfuhren als Einfuhren Statt.

Der Nutzen einzelner Händler zu St. Michael ist durchschnittlich nicht weniger als 10 % auf den Betrag ihrer Ausfuhren.

Ausser dem directen und wirklichen Handel und Zwischenhandel wird zu Fayal ein bedeutender Durchfuhr-Handel getrieben, wo ungefähr 170 americanische Wallfischfänger jedes Jahr anlaufen und den Thran der Fische, welche sie auf der Hinreise gefangen haben, landen. Dieser Thran wird von Fayal aus nach dem americanischen Markte befördert und beträgt 10000 bis 50000 £ an Werth.

Madeira, — Die fruchtbare doch felsige Insel Madeira ist ungefähr 45½ Meilen lang und 15 bis 16 Meilen breit; die Oberfläche derselben enthält ungefähr 304 Quadrat-Meilen; Funchal, die Hauptstadt, liegt unter 32° 37′ nördlicher Breite und 16° 55″ westlicher Länge.

Die Engländer haben zu Funchal ein Gotteshaus und der britische Consul erhebt eine niedrige Abgabe von den nach dem vereinigten Königreiche ausgeführten Weinen, um einen Fond zu diesem Zwecke und anderen wohlthätigen Bestimmungen zu bilden.

Gesundheits-Certificate. — Der Auszug eines Briefes vom 26. November 1844 enthält Folgendes: »Ich erlaube mir Sie zu benachrichtigen, dass das Gesetz, welches die Sanitäts-Gebühren der nach portugiesischen Häfen fahrenden Schiffe ändert und erhöhet, für diese Insel, wo keine Erhöhung stattfindet, nicht anwendbar ist. Ich erlaube mir auch anzuführen, dass Schiffe, welche hier anzulaufen beabsichtigen, ihre Gesundheits-Certificate von dem portugiesischen Consul indor-

siren lassen sollten, um einer Ausgabe von 2 *£* 10 *s.*, wenn jene Vorsicht versäumt wird, zu entgehen.«

Der Auszug eines auf Lloyd's von ihrem Agenten zu Madeira vom 21. März 1846 erhaltenen Briefes enthält Folgendes: »Die Sanitäts-Gebühren werden jetzt nach den Ansätzen von 10 *s.* per Mast erhoben, nämlich: dreimastige Schiffe zahlen 1 *£* 10 *s.* und zweimastige 1 *£.* — Wenn dieselben kein Gesundheits-Certificat führen, zahlen sie noch eine fernere Abgabe, im Falle sie von einem gesunden Hafen kommen, von 10 $ und wenn sie von einem ungesunden Hafen kommen 15 $.

Der Lloyd's Agent zu Madeira schreibt unterm 27. Juni 1846, dass die portugiesische Regierung die Sanitäts-Gebühren wieder verändert habe, und dass alle Schiffe ohne Bezug auf ihre Grösse, wenn sie mit einem Gesundheits-Certificate versehen sind, in der Folge ungefähr 12 *s.* 6 *d.* Sterling zu bezahlen hätten.

Im Jahre 1837 wurde ein neuer portugiesischer Tarif, welcher die Abgaben auf fast alle Arten von Manufacturen nach dem Gewichte und nicht nach dem Werthe auferlegt, auf Madeira ausgedehnt, wodurch das Taxiren der Güter zur Erhebung der Abgaben unnöthig gemacht wird.

In Folge der grossen Armuth der Einwohner und der verminderten Frage nach ihren Weinen wurde im Mai 1843 ein Decret erlassen, welches die Abgaben für Güter, Branntwein, Wein und Korn ausgenommen, auf die Hälfte der in Portugal erhobenen Abgaben herabsetzt. Um Ausländer zum Besuche dieser Insel zu ermuntern und ihr Geld darauf zu verzehren, steht ihnen nach demselben Decrete frei, Mobilien unter Bürgschaft zollfrei einzuführen, um dieselben innerhalb 18 Monate entweder wieder auszuführen oder den Zoll dafür zu bezahlen. Steinkohlen werden auf Madeira und den Azoren frei zugelassen.

Funchal liegt am Ufer einer Bay auf der Südostseite der Stadt, deren Strassen eng, krumm und schmutzig sind. Die Stadt sieht ganz unbedeutend aus.

Porto Santo, 35 Meilen nach Nordwesten, ist von mehreren kleinen zu dieser Gruppe gehörenden Inseln die einzige bewohnte, deren Bevölkerung ungefähr 1400 Einwohner beträgt. Sie erzeugt geringen Wein, etwas Gerste und Früchte. Auf derselben wächst kein Bauholz; sie hat ein unfruchtbares und nacktes Ansehen und nur einen einzigen Brunnen oder Wasserquelle.

Schiffe, welche wegen Erfrischungen einlaufen, zahlen kein Tonnengeld.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Lissabon.

Capverdische Inseln.

Diese Gruppe besteht aus acht Inseln und mehreren kleinen Inseln; nämlich: Santiago, Fuego, Brava, Majo, Buena Vista, St. Nicolas, Santa Antonio und St. Vincent.

Folgende Unkosten kommen auf ein britisches Schiff von 240 Tonnen mit einer Ladung Steinkohlen nach St. Vincent einkommend und einer Ladung Salz von Buena Vista abgehend.

Ankergeld 4 M. 800 R. und Hafenkosten einkommend zu St. Vincent 2 M. 800 R. . . 7 *M.* 600 *R.*
zum Course von 60 *d.* pr. Milrees = 1 £ 18 *s.*

Ausgehend am Zollhause zu Buena Vista:

Ankergeld und Hafenkosten 33 » 566 »
ungefähr 8 £. 8 *s.*

Arbeitsleute bekommen 2 *s.* 6 *d.* pr. Tag.

Salz kostet gewöhnlich ungefähr 4½ spanische Dollars von 960 Reis pr. Moyo.

Zollbeamten-Gebühr (Bestechung) 5 $ (Nach Gutdünken.)

Kaigeld für Wasserfässer 1 $

Consulat-Gebühren	3 *M.*	840 *R.*
14 Puncheons Wasser	13 »	440 »
2 Böte um dasselbe an Bord zu bringen . .	2 »	— »

Der Gouverneur hatte einen Zoll von 2 Cents pr. ℔ auf Taback gelegt, wodurch der Zoll nun 10 Cents pr. ℔ beträgt; Schweinefleisch, Rindfleisch, Schinken und andere Artikel waren verboten. Derselbe beabsichtigte vom März v. J., ausser den regelmässigen Hafenkosten, auch einen Extra-Zoll von 100 Reis pr. Tonne auf jedes dort vor Anker gehende Schiff, welches für ein Schiff, ausschliesslich der Hafenkosten, 25 Dollars beträgt. Jedes Boot, welches vom Strande abfuhr, war genöthigt einen Erlaubnissschein für 7 Cents vom Zollhause zu lösen, dessen Erlangung bisweilen die Verzögerung um einen Viertel Tag verursachte. Am Bord genommene Artikel bezahlen Abgaben; trockene gestempelte Güter zahlen 33 Cents pr. ℔, couleurte Gewebe zahlen 22 Cents, welches über 100 % vom ersten Einkaufspreis in den Vereinigten Staaten beträgt. Die Brig Cohausey von Newyork hatte 2 % auf ihre Ladung, welche zu 3000 $ geschätzt wurde, zu bezahlen, weil sie ihre Papiere von dem portugiesischen Consul nicht hatte beglaubigen lassen. Herr Gardiner, Consul der Vereinigten Staaten, war im Begriff an den General-Gouverneur zu Brava zu schreiben, um zu erfahren, ob das Tonnengeld auf regelmässig hierher fahrende Schiffe, oder auf jedes Schiff, das wegen Erfrischungen anhält, zu legen beabsichtigt werde.

Hafen von Porto Grande, Ponto do Sol, St. Antonio.
Cap Verd den 9. März 1846.

Mein Herr! — Ich habe die Ehre zur Nachricht an das Committee von Lloyd's als auch an alle Rheder und alle Schiffscapitaine mitzutheilen, dass der bequeme und sichere Hafen von Porto Grande auf der Insel St. Vincent jetzt in einem Zustande sich befindet, um an Wasser und Erfrischungen Mangel leidenden Schiffen jede nothwendige Aushülfe von der

besten Art damit zu gewähren. Der Ankergrund ist zu allen Jahreszeiten vollkommen sicher und Schiffe können mit vieler Leichtigkeit sich wieder ausrüsten.

Es hat sich hier eine Gesellschaft von einigen der einflussreichsten Personen auf der Insel gebildet, welche sich verpflichtet haben, Wasser von den Bergen nach dem Strande zu bringen, ein Kai anzulegen, etc., um den Platz, des Hafens, welchen er besitzt, würdig zu machen. Die Hafenkosten betragen unter 20 Dollars. Der britische Consul verlegt seinen Sitz von Buena Vista nach St. Vincent,

Ich habe die Ehre, etc. etc. etc.

Grossbritannischer Consul und Agent für Lloyd's.

Maasse für Korn, Salz, etc. — 64 Mequias = 32 Outavas; 32 Outavas = 16 Quartos; 16 Quartos = 8 Meyos; 8 Meyos = 4 Alquières; 4 Alquières = 1 Fanega; 15 Fanegas = 1 Moyo. Die Alquière enthält 817 Cubiczoll. 50 Alquières = 19 Bushels; 1 Moyo = 22,$_{4-5}$ Bushels.

Münze. — In Portugal rechnet man nach Rees und Milrees, auf verschiedene Art geschrieben: Rees und Milrees, und Reas und Milreas. 1 Milrees ist gleich 1000 Rees pari und, wenn nicht in gesunkenem Courantgelde, 66 Pence Sterling an Werth; gegenwärtig ist dasselbe von 4 *s*. 6 *d*. auf 4 *s*. 4 *d*. gesunken.

Das Nähere wegen Gewicht und Maass, siehe Lissabon.

Stettin,

die Hauptstadt von Preussisch-Pommern, ungefähr 100 engl Meilen von Berlin, hat eine zum Handel sehr günstige Lage an der Westseite der Oder, ungefähr 42 englische Meilen von Swinemünde oder der Mündung der Swine, an der Ostsee. Schiffe finden hier einen guten Ankergrund und einen bequemen Kai, an welchem die Güter von denjenigen Schiffen, welche über die Barre an der Mündung des Flusses kommen können, gelandet werden. Die Stadt hat für den allgemeinen Handel

bequem gelegene Waarenlager. Stettin ist in der That der Hafen von Frankfurt an der Oder, Breslau, andern Städten und selbst von Berlin. Die Kais von Stettin sind während der Jahreszeit mit vielen grossen Flussfahrzeugen besetzt, welche mit Produkten aus dem Innern gekommen sind und mit Colonialwaaren und andern Gütern beladen zurückkehren. Ueber 15 Fuss tiefgehende Seeschiffe müssen jedoch ihre Ladungen zu Swinemünde löschen. Stettin ist ein Hafen, in welchem alle Güter zollfrei gelagert werden können, wenn sie nicht für die Consumtion einclarirt werden, wobei ein Abzug von 2 % wegen der Sund-Abgaben stattfindet.

Unkosten auf ein britisches oder priveligirtes Schiff von 100 Last, mit Ladung einkommend und abgehend:

Hafengeld beim Einclariren, à 8¼ Sgr pr. Last,	34 ℛ	11 Sgr	3 ₰
Kleine Spesen, als Mast- und Passagegeld, à 3½ Sgr pr. Last	14 »	17 »	6 »
Hafengeld beim Ausclariren, à 8¼ Sgr pr. Last,	34 »	11 »	3 »
Lootsengeld von Swinemünde nach Stettin 7 ℛ, Gratification 1 ℛ	8 »	— »	– »
Declaration	— »	24 »	– »
Brückengeld	— »	12 »	– »
Communal-Abgaben	5 »	28 »	– »
Armengeld (wenn es fremde sind)	1 »	20 »	– »
Inspection der Mannschaft u. Schiffsbedürfnisse,	2 »	27 »	6 »
Provision, einkommend 3 Sgr 9 ₰ pr. Last	12 »	15 »	– »
» ausgehend 1 » 10½ » » »	6 »	7 »	6 »
Messen für das erste Mal 8 ℛ, Stempel 15 Sgr,	8 »	15 »	– »
	130 ℛ	9 Sgr	– ₰

Schifffahrts-Abgaben in Stettin. — Bei der Ankunft oder Abfahrt der nationalen und fremden Flaggen sind in den Häfen von Colberg, Rügenwalde, Stolpemünde und Stralsund einige Abgaben verschieden, andere dieselben.

1) Nach einem Ministerial-Edicte von Berlin und einer Ordonnanz der Regierung von Stettin werden die Abgaben in diesen Häfen erhoben wie folgt:

Fremde Schiffe. — Hafengeld (mit Kaufmannsgütern) 16 Sgr 6 ₰ pr. Last; kleinere Spesen, als Mast- und Passagegeld (mit Kaufmannsgütern) 3 Sgr 6 ₰ pr. Last. Hafengeld (mit Ballast) 8 Sgr 3 ₰ pr. Last; kleinere Spesen, als Mast- und Passagegeld (mit Ballast) 1 Sgr 9 ₰ pr. Last.

Nationale Schiffe. — Hafengeld (mit Kaufmannsgütern) 8 Sgr 3 ₰ pr. Last; kleinere Spesen, als Mast- und Passagegeld (mit Kaufmannsgütern) 3 Sgr 6 ₰ pr. Last. Hafengeld (mit Ballast) 4 Sgr; kleinere Spesen, als Mast- und Passagegeld (mit Ballast) 1 Sgr 9 ₰ pr. Last.

Schiffe, welche mit Ballast oder Gütern beladen sind, zahlen sämmtliche Abgaben, wenn sie über 5 Last geladen haben. Die kleineren Kosten, als Mast- und Passagegeld, werden beim Einlaufen des Schiffs in den Hafen erhoben; die übrigen Abgaben werden bei der Ankunft und Abfahrt bezahlt.

2) Alle Gebühren sind in den vorstehenden Abgaben, welche zu Swinemünde erhoben werden, enthalten. Wenn Schiffe in See gehen, wird nichts bezahlt.

Das Swinemünder Lootsengeld für Küstenfahrer zu Stettin wird davon getrennt und nach folgender Tabelle bezahlt.

Tarif des zu Stettin zu erhebenden Lootsengeldes für Küstenfahrer.

Schiffe.	Vom 1. Mai bis 31. Octbr.				Vom 1. Novbr. bis 30. April.			
	Fremde Schiffe		Nationale Schiffe		Fremde Schiffe		Nationale Schiffe	
Zu 4000 ℔ pr. Last.	₰	Sgr	₰	Sgr	₰	Sgr	₰	Sgr
Von 5 bis 20 pr. Last	3	18	3	—	4	12	3	12
» 21 » 50 » »	5	—	4	—	6	—	5	—
» 51 » 80 » »	6	12	5	12	8	12	6	12
» 81 » 120 » »	8	—	7	—	10	—	8	12
» 120 Lst. u. darüber	10	—	8	—	11	—	11	—

Schiffe, welche der Sicherheit wegen sich nach einem dortigen Hafen begeben, zahlen 4 Silbergroschen pr. Last.

Schiffe, welche in einem Hafen ankern, ohne zu löschen, und nach einem andern preussischen Hafen bestimmt sind, zahlen 2 Silbergroschen pr. Last.

Die Abgaben werden für jede Reise bezahlt. Quarantaine findet hier nicht statt. Der Küstenhandel ist fremden Schiffen verboten.

Hinsichtlich der Schiffe der priveligirten Nationen, nämlich derjenigen, mit denen Preussen Handelstractate abgeschlossen hat, sind die Abgaben dieselben, wie für preussische Schiffe.

Die Mäkler, deren Gebühren für jedes Geschäft nach einer Tabelle bestimmt sind, besorgen gewöhnlich das Ein- und Ausclariren der Schiffe zu Stettin. Die niedrigste einfache Gebühr beträgt 10 Pfennige und die höchste einfache Gebühr 3 Thaler für den Verkauf eines ganzen Schiffes.

Münze, Gewicht und Maass sind im Allgemeinen diejenigen von Preussen, siehe Memel. Man rechnet die Last zu 4000 ℔.

Swinemünde.

Von den drei Armen der Oder, welche in die Ostsee fallen, bildet die Swine den Seehafen von Stettin. Der Hafen von Swinemünde war im Innern immer tief und sicher, aber eine Sandbank an dessen Eingang, die Platte genannt, verhinderte grosse Schiffe, sich denselben zu nähern; die Wassertiefe auf der Sandbarre wechselte von 8 bis 10 Fuss, so dass Schiffe genöthigt waren vermittelst Lichterschiffe einen Theil oder die ganze Ladung (je nach dem Tiefgang des Schiffes) auf der Rhede ein- oder auszuladen. Diese Schwierigkeit ist grösstentheils durch Verbesserungen in dem Hafen beseitigt worden, und 18 bis 19 Fuss tiefgehende Schiffe können nun in den Hafen einlaufen.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 154 Tonnen Register, neues Maass, und von 108 preussischen Lasten, mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

An Hafenkosten einkommend, beladen, à 12⅔ Sgr per Tonne	45 ℛ	18 Sgr	— ₰
An Zollhaus-Declaration, Hafen-Instructionen, und für den Lootsen das Schiff vor Anker zu legen	5 »	15 »	— »
An Zollbeamten	2 »	20 »	— »
» Provision circa 3 %	10 »	24 »	— »
» Hafenkosten ausgehend mit Ballast . .	22 »	24 »	— »
» Ausclarirung und für den Lootsen das Schiff aus dem Hafen zu bringen . . .	3 »	25 »	6 »
» Rechnung für das Mustern	2 »	12 »	6 »
» » » » Messen des Schiffs nebst Gratification	9 »	15 »	— »
» Dampfboot	3 »	— »	— »
» 24 Last Ballast à 10 Sgr	8 »	— »	— »
» den Ballast zu tragen . . »	2 »	— »	— »
» Stadt-Abgaben für ditto à 11 Sgr pr. Last	3 »	18 »	— »
» Wächter	— »	15 »	— »
» Planken und Schiebkarren	1 »	15 »	— »
» Boot und Mannschaft, ausgehend . . .	2 »	15 »	— »
» Provision à 2 %	7 »	6 »	— »
	131 ℛ	13 Sgr	— ₰

Specification der Abgaben, etc. zu Swinemünde für ein britisches oder privilegirtes Schiff von 100 Lasten mit Ladung einkommend und mit Ladung ausgehend:

Hafen-Abgaben einkommend à 8¼ Sgr per Last	34 ℛ	11 Sgr	3 ₰
Kleinere Kosten, als Mast- und Passagegeld à 3½ Sgr	14 »	17 »	6 „
Latus	48 ℛ	28 Sgr	9 ₰

Transport	48 ₰	28 Sgr	9 ₰
Lootsengeld einkommend	3 »	— »	— »
Ditto ausgehend und Boot	5 »	— »	— »
Hafen-Abgaben ausgehend à $8^1/_4$ Sgr . . .	34 »	11 »	3 »
Declaration	— »	25 »	— »
Plombiren, Siegeln der Güter, etc.	— »	15 »	— «
Protest zu notiren	— »	20 »	— »
Ditto aufzunehmen	5 »	22 »	6 »
Armengeld à 1 Sgr 3 ₰ per 5 Last	— »	25 »	— »
Provision	12 »	— »	— »
Küsten-Lootsengeld (zu Stettin)	7 »	— »	— »
Messen des Schiffs für das erste Mal 8 ₰, Stempel 15 Sgr	8 »	15 »	— »
	127 ₰	12 Sgr	6 ₰

Für ein fremdes nicht privilegirtes Schiff von 100 Last sind die Unkosten wie folgt:

Hafengeld einkommend à 16 Sgr 6 ₰ pr. Last, kleinere Kosten als Mast- und Passagegeld à 3 Sgr 6 ₰ pr. ditto . .	83 ₰	10 Sgr	— ₰
Hafengeld ausgehend à 16 Sgr 6 ₰ pr. Last	68 »	22 »	— »
Flaggengeld einkommend 2 Sgr per Last .	6 »	10 »	— »
Ditto ausgehend 1 » » » .	3 »	20 »	— »
Declaration	— »	25 »	— »
Plombiren, Siegeln der Güter, etc.	— »	15 »	6 »
Proteste	3 »	12 »	6 »
Armengeld	— »	25 »	— »
Provision	12 »	— »	— »
Lootsengeld 7 ₰, Gratification 1 ₰ . . .	8 »	— »	— »
	187 ₰	20 Sgr	— ₰

Tarif des zu Swinemünde zu zahlenden Lootsengeldes.

Schiffe.	Vom 1. Mai bis zum 31. October.				Vom 1. November bis zum 30. April			
	Fremde Schiffe.		Nationale Schiffe.		Fremde Schiffe.		Nationale Schiffe.	
Zu 4000 ℔ per Last.	₰	Sgr	₰	Sgr	₰	Sgr	₰	Sgr
Von 5 bis 20 Last	3	18	3	—	4	12	3	12
» 21 » 50 »	5	—	4	—	6	—	5	—
» 51 » 80 »	6	12	5	12	8	12	6	12
» 81 » 120 »	8	—	7	—	10	—	8	12
» 120 Last und darüber	10	—	8	—	11	—	11	—

Schiffe von einer zu grossen Tragfähigkeit, um bis nach Stettin zu fahren, werden durch Lichterschiffe gelöscht und zahlen dem Bevollmächtigten zu Swinemünde eine extra Summe von 10 Sgr per Last von 36 Centner Brutto-Gewicht.

Die Lootsen bekommen gemeiniglich eine Vergütung von 20 Sgr bis 1 ₰ mit Ausschluss des gesetzlichen Lootsengeldes. Wenn bei der Ankunft oder Abfahrt ein Boot verlangt wird, zahlt man für dasselbe eine besondere Abgabe von 2 bis 3 ₰.

Schiffe, welche durch Mäkler Fracht bekommen, zahlen an letztere für Stempel und Charte-partie 1 ₰ 15 Sgr.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Memel.

Pillau,

Seehafen und Stadt der preussischen Staaten in Ost-Preussen liegt unter 54° 33′ 29″ nördlicher Breite und 19° 52′ 30″ östlicher Länge, auf der Spitze einer Landzunge an der Nordseite der aus der Ostsee in die grosse Seebucht, das Frische Haff genannt, befindlichen Oeffnung. Pillau ist ein guter Hafen, das Wasser jedoch etwas seicht, von nicht über 11 bis 12 Fuss Tiefe, so dass grosse Schiffe an der Aussenseite der Barre ankern müssen. Ein Leuchthurm mit einer Laterne 90 Fuss über dem Meeresspiegel ist an der Südseite der Stadt dicht bei dem Hafen errichtet. Pillau ist eigentlich der See-

hafen von Königsberg, Elbing, etc. und wird folglich von vielen Schiffen besucht.

Die Unkosten auf ein britisches Schiff von 130 Tonnen oder 88 preussischen Lasten sind wie folgt:

Das Schiff auf der Rhede vor Anker zu bringen	2 ℛ	— Sgr	— ₰
Den Capitain an's Land zu bringen und abzuholen	2 »	20 „	— »
Den Lootsen-Commandeur und Boot ausgehend	6 »	— »	— »
Armengeld	— »	20 »	— »
Den Lootsen für Beistand, einkommend und ausgehend	2 »	20 »	— »
Denselben für 7 Nächte am Bord zu bleiben	7 »	— »	— »
Einclarirungsschein und Declarationen, einkommend	— »	26 „	— »
Ditto ditto, ausgehend	— »	12 »	— »
Zollscheine und Versiegelung der Luken	1 »	26 »	— «
Declaration der Güter	2 »	— »	— »
Arbeitslohn für Ballast	3 »	20 »	— »
Lastgeld, einkommend und ausgehend	41 »	16 »	8 »
Police auf Proviant nach der Rhede	5 »	— »	— »
Zollhaus-Böte, einkommend	— »	— »	10 »
Kleine Spesen und Pässe	1 »	25 »	— »
Am Zollhause ein- und auszuclariren	17 »	18 »	— »
	95 ℛ	24 Sgr	6 ₰

Münze, Gewicht und Maass, wie in Memel.

Königsberg,

die Hauptstadt von Ost-Preussen, liegt unter 54° 42′ 11″ nördlicher Breite und 20° 29′ 15″ östlicher Länge, an dem Pregel, der in das Frische-Haff sich ergiesst, welches ein grosser See von 10 bis 14 Fuss Tiefe ist. Die Barre an der Mündung des Pregels hat nur 8 bis 9 Fuss Wasser, so dass

keine über 9 Fuss tiefgehende Schiffe nach der Stadt kommen können. Pillau liegt unter 54° 33′ 39″ nördlicher Breite und 19° 52′ 30″ östlicher Länge an der Nordseite der Einfahrt aus der Ostsee in das Frische-Haff und ist eigentlich der Hafen von Königsberg. In den letzten Jahren ist auf einer Anhöhe, etwas südlich von Pillau, ein Leuchtthurm mit einer Laterne 103 Fuss über dem Meeresspiegel errichtet worden. Das Licht ist ein festes und glänzendes. Der Eingang des Hafens ist mit Boyen bezeichnet; über diejenigen an der Backbordseite ragen kleine Flaggen empor. Ein 120 Fuss über dem Meeresspiegel stehendes gothisches Gebäude dient als Landmarke; in der Ferne sieht es wie ein dreimastiges Schiff unter Segel aus. Zwischen den Boyen am Eingange des Hafens findet man gewöhnlich 15 bis 16 Fuss Wasser, aber besondere Winde verursachen wesentliche Unterschiede in dieser Hinsicht. Durch zwei Stellen oder Barren, auf denen die Tiefe des Wassers von 6 bis 9 Fuss, nach der Jahreszeit und dem Wetter, wechselt, wird die Schifffahrt zwischen Königsberg und Pillau erschwert. Schiffe, welche ihre ganze Ladung in Königsberg nicht einnehmen können, müssen bei Pillau oder auf der Rhede mittelst Lichterschiffen von 20 bis 80 Tonnen laden. Elbing, Braunsberg und alle die andern Plätze am Frischen-Haff sind denselben Unbequemlichkeiten unterworfen. Pillau ist der Hafen von Elbing, wovon es 50 Meilen entfernt ist.

Die Unkosten zu Königsberg auf ein britisches Schiff von 91 Tonnen englisch oder 72 Last preussisch mit Ballast einkommend und mit Getreide ausgehend, sind:

Hafengeld. — 7½ Sgr pr. Last einkommend und 15 Sgr pr. Last ausgehend.

Fluss-Abgaben. — 2¾ Sgr pr. Last einkommend und 5⅓ Sgr pr. Last ausgehend.

Unkosten.	Einkommend Rthlr	Einkommend Sgr	Ausgehend Rthlr	Ausgehend Sgr
An Lastgeld, Hafen- und Fluss-Abgaben hier und zu Pillau, wie oben . . .	24.	12.	48.	24.
» Strom-Abgaben	5.	—.	—.	—.
» Zollhaus-Documente	—	29.	1.	2.
» Pässe, Zoll-Declarationen, Zoll- und Bürgschafts-Scheine	1.	4.	2.	5.
» Lootsengeld von Pillau, Trinkgeld und Nachtgeld	6.	25.	—.	—.
» Clarirung	—.	—.	4.	24.
» Ballastgeld für Planken u. Schiebkarren	2.	—.	—.	—.
» Lohn für Arbeitsleute den Ballast wegzuschaffen und 1 Rthlr 20 Sgr extra für Trinkgeld	7.	20.	—.	—.
» Musterrolle	2.	2.	—.	—.
» Baumgeld und kleine Fluss-Spesen . .	1.	6.	2.	10.
» Provision	3.	18.	7.	6.
Unkosten zu Pillau.				
» den Lootsen für Beistand	2.	—.	1.	—.
» Clarirungs-Scheine und Declarationen	—.	18.	—.	12.
» Lootsengeld von Königsberg	—.	—.	5.	10.
» Provision	—.	—.	21.	—.
» Zollhaus-Boot	—.	—.	—.	10.
» Kleine Spesen	—.	16.	—.	24.
» Clariren	3.	20.	7.	10.
» Lichterfracht und Spesen auf die Ladung von Königsberg	—.	—.	15.	25.
» 2 Arbeitsleute wenn das Schiff fest sass	—.	—.	2.	—.
Zusammen . . .	61.	20.	120.	12.

Die Obigen sind die Unkosten auf ein zu Königsberg ladendes und zu Pillau die Ladung ergänzendes Schiff. Schiffe sind genöthigt die ganze Ladung zu Königsberg einzunehmen, und dasjenige, was sie wegen Mangel an Wasser den Fluss

nicht hinunterbringen können, in Lichterschiffe überzuladen. Die Schiffe löschen bis auf 9 Fuss Tiefe und dann laden sie die in die Lichterschiffe übergeladenen Güter zu Pillau wieder ein.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Memel.

Danzig

liegt ungefähr 4 Meilen von der Mündung der Weichsel, unter 54° 20′ 48″ nördlicher Breite und 18° 38′ östlicher Länge. Der Hafen befindet sich an der Mündung des Flusses. Der kleine Fluss Motlau, welcher für 8 bis 9 Fuss tiefgehende Schiffe fahrbar ist, fliesst durch die Stadt. Die Rhede oder Bay von Danzig wird an der Westseite von einer langen, schmalen, niedrigen, sandigen Landzunge geschützt; die letztere erstreckt sich von der Spitze Reserhoft, (auf welcher ein Leuchtthurm steht), unter 54° 50½′ nördlicher Breite und 8° 23′ 15″ östlicher Länge, über 20 Meilen in der Richtung von Ost zu Süd und die kleine Stadt Hela liegt nahe an ihrem Ende. Ein 123 Fuss englisch über dem Meeresspiegel erhabener Leuchtthurm ist ungefähr innerhalb einer halben englischen Meile von dem Ende dieser Spitze errichtet worden. Die Strahlen des Lichts, ein Dreh-Licht, folgen sich in jeder halben Minute. Danzig liegt ungefähr Süd ½ West von Hela. Der Hafen ist ungefähr 4 Seemeilen von Danzig entfernt. Auf der Rhede ist guter Ankergrund für Schiffe jeder Grösse, aber sie sind, ausgenommen unmittelbar unter Hela, den nördlichen oder nordöstlichen Winden ausgesetzt. Bei dem Eingang des Hafens befinden sich auch Leucht-Baken. Alle in die Weichsel laufende Schiffe müssen auf eine Entfernung von einer englischen Meile vom Hafen beidrehen und einen Lootsen an Bord nehmen. Lootsen müssen immer beim Einlaufen der Schiffe in den Hafen oder beim Hinauf- oder Hinunterfahren des Flusses gebraucht werden. Die gewöhnliche Tiefe des Wassers an der Mündung des Flusses ist 12

bis 13 Fuss englisch, diejenige in dem Hafen, 13 bis 14 Fuss, diejenige beim Zusammenfluss der Motlau mit der Weichsel 9 bis 9½ Fuss und diejenige in der Stadt 8 bis 9 Fuss. Dämme sind auf beiden Seiten des Hafen-Eingangs errichtet; der an der östlichen Seite, welcher am freisten liegt, ist von Granit, der andere zum Theil von Stein und zum Theil von Holz erbauet.

Taxen des Lootsengeldes und der Polizei-Pässe zu Danzig.

Lootsengeld.	Preussische u. privilegirte fremde Flaggen.			Nicht privilegirte Flaggen.	
	₰	Sgr	₰	₰	Sgr
Schiffe, welche 6 F. tief gehen u. darunter zahlen	1.	15.	—	2.	—
» « 7 » » » » » »	2.	15.	—	3.	—
» » 8 » » » » » »	3.	—	—	3.	15.
» » 9 » » » » » »	3.	15.	4.	4.	—
» » 10 » » » » » »	4.	—	—	5.	—

Polizei-Pässe.	Preussische und privilegirte fremde Flaggen.			Nicht privilegirte Flaggen.		
	₰	Sgr	₰	₰	Sgr	₰
Schiffe von 25 L.; 50 T. u. darunter zahlen	1.	10.	—	1.	25.	—
» « 50 » 100 » » » »	1.	17.	6.	2.	—	—
» » 100 » 200 » » » »	1.	25.	—	2.	5.	6.
» » 200 » 400 » » » »	2.	7.	6.	3.	5.	—
» über 400 » »	3.	5.	—	4.	15.	—

Die Unkosten auf ein britisches Schiff von 300 Tonnen oder circa 200 preussische Last sind folgende:

Hafengeld	88 ₰	26 Sgr	8 ₰
Ditto in Gold (d. h. in Friedrichsdor à 5 ₰ in welchen dieses bezahlt werden muss	14 »	6 »	8 »
Flussgeld	— »	— »	— »
Commercieller Beitrag	3 »	10 »	— »
Expeditions-Unkosten	13 »	10 »	— »

Vergütung für Ausgaben des Capitains am Lande *)	16 Thlr	20 Sgr	— ₰
Das Schiff in den Hafen (Neufahrwasser) zu ziehen	2 »	— »	— »
Ballastgeld, etc.	10 »	24 »	— »
Lootsengeld nach dem Ballast-Kai	4 »	— »	— »
» das Schiff in das Fahrwasser zu bringen	2 »	15 »	— »
Polizei-Pass	3 »	5 »	— »
Das Schiff ein- und auszuclariren	16 »	20 »	— »
	175 Thlr	17 Sgr	4 ₰

Danzig ist sehr gelegen zum Kielholen und Ausbessern der Schiffe, da Lebensmittel aller Art sehr billig zu haben sind. Arbeitslohn 9 bis 11 d. Sterling per Tag und Zimmerleute-Lohn 1 *s.* 6 *d.* bis 2 *s.* Sterling ditto.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Memel.

Memel

liegt an der Nordostseite des grossen curischen Haffs, nahe bei dessen Vereinigung mit der Ostsee, unter 55° 41′ 42″ nördlicher Breite und 21° 8′ 14″ östlicher Länge. Der Hafen ist gross und sicher, aber die Barre an der Mündung des curischen Haffs hat selten über 17 Fuss und manchmal nicht über 13 oder 14 Fuss Tiefe, so dass über 16 Fuss tief gehende Schiffe oft einen Theil ihrer Ladung auf der Rhede zu laden und zu löschen genöthigt sind, wo der Ankergrund nur mittelmässig ist, besonders wenn der Wind aus Norden oder Nord-Westen weht. Ein Leuchtthurm, ursprünglich 75, jetzt

*) Danziger Capitaine bekommen keine Vergütung für Auslagen am Lande. Fluss- oder Strom-Geld wird nur von Schiffen, welche Güter nach der Stadt bringen, oder auf der Motlau, oberhalb des Blockhauses, laden, bezahlt. Wenn ein Schiff in dem Neufahrwasser oder der Weichsel bleibt, wird das Flussgeld von dem Fahrzeuge, welches die Güter fährt, erhoben, fällt jedoch auf die letzteren.

aber 100 Fuss hoch, ist auf der Nord-Ost-Seite des Eingangs zum Hafen errichtet worden. Das Licht, ein festes und starkes, kann man bei hellem Wetter über 20 Meilen weit sehen. Die äussere Tonne liegt in 6 Faden Wasser ungefähr eine Meile jenseits des Leuchtthurms, welcher von derselben Süd-Ost zu Ost $^{3}/_{4}$ Ost peilt. Das Fahrwasser von daher bis nach dem Hafen ist auf der Nordseite durch eine weisse und auf der Südseite durch eine rothe Tonne bezeichnet. Drei Baken gegen Norden der Stadt, wenn man sie in eine Linie bringt, führen direct in den Hafen. Insofern jedoch das Fahrwasser häufigen Veränderungen, sowohl in Ansehung der Tiefe als der Richtung, unterworfen ist, handelt man stets klug, wenn man bei der Ankunft an der äusseren Tonne für einen Lootsen beidreht; aber dazu ist man nicht verpflichtet. Die preussischen Behörden haben Vorschriften für einlaufende Schiffe ohne Lootsen am Bord bekannt gemacht, welche man in the Sailing Directions für das Cattegat und die Ostsee findet.

Folgende Unkosten hat ein britisches Schiff von 140 Tonnen englisch oder 120 Last preussisches Maass, für $11^{1}/_{2}$ Fuss Tiefgang abfahrend und $8^{1}/_{2}$ Fuss englisches Maass Tiefgang einkommend, mit Ballast einkommend und mit einer Ladung ausgehend:

Königl. Hafen-Kosten à 13 Sgr 10 ₰ pr. Last	47 ℛ	1 Sgr	— ₰
Stadt-Abgaben per Schiff	— »	15 »	— »
Baumgeld	— »	17 »	— »
Brückengeld laut Taxe	— »	— »	— »
Ballast zu tragen à 2 Sgr 9 ₰ per Last	9 »	10 »	6 »
Ein- und Ausclarirung, Böte, etc. à 1 Sgr 6 ₰ per Last	5 »	3 »	— »
Gesundheits-Certificat, laut Rechnung	— »	— »	— »
Provision, nach der Taxe	8 »	15 »	— »
Courtage, nach der Taxe	— »	— »	— »
Charte-partie, wenn erforderlich, à 2 ℛ per Schiff	— »	— »	— »

Hafenmeister und Lootsengeld, einkommend	8 ℛ	— Sgr	— ₰
Für das Messen des Schiffs à 2 Sgr 6 ₰ pr. Last	— »	— »	— »
Stempel, wenn das Schiff gemessen wird à 20 Sgr per Schiff	— »	— »	— »
Musterrolle	2 »	4 »	8 »
Ballast-Träger, laut Uebereinkunft	7 »	— »	— »
Fischerleute, laut Taxe	2 »	10 »	— »
Siegelgeld, für jedes Siegel oder Blei 1 Sgr	— »	5 »	— »
Hospital	1 »	10 »	— »
	92 ℛ	1 Sgr	2 ₰

Münze. — Seit dem Jahre 1823 rechnet man durch ganz Preussen nach Thalern, von denen jeder in 30 Silbergroschen getheilt wird. 1 Silbergroschen hat 12 Pfennige. 1 Thaler = 2 *s.* $11\frac{1}{4}$ *d.* Sterling. Goldmünzen sind Friedrichsdor — doppelte, einfache und halbe Goldstücke. Der einfache Friedrichsdor gilt 5 ℛ 18 bis 22 Sgr, je nach dem die Frage nach Gold ist.

Gewicht und Maass. — 2 Loth = 1 Unze; 32 Loth oder 16 Unzen = 1 ℔; $16\frac{1}{2}$ ℔ = 1 Lispfund; 20 ℔ = 1 leichten Stein; 33 ℔ = 1 schweren Stein; 110 ℔ = 1 Ctr; 3 Ctr = 1 Schiffspfund; 100 Danziger ℔ = 103,3 ℔ englisch. Die Last Korn enthält $3\frac{3}{4}$ Malter, 60 Scheffel oder 240 Viertel oder 11 Quarters, 3 Bushels englisch. Die Last von $56\frac{1}{2}$ Scheffel oder 10 Quarters 7 Bushels englisch, wird gewöhnlich für Weitzen, Rocken, etc. gebraucht. 1 Schock hat 60 Stück. Der Danziger Fuss — 11,3 englischen Zoll; 100 Fuss = 94,16 englische. Der rheinländische oder preussische Fuss = 12,356 englischen Zoll oder 100 preussische Fuss = 102,8 englische Fuss.

Hafenkosten auf britische Schiffe im Hafen von St. Petersburg.

Last von / bis	31 40	41 50	51 60	61 70	71 80	81 90	91 100	101 110	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	191 200	201 210	211 220	221 230	231 240	241 250	251 260
	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.
Lastgeld	16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56	60	64	68	72	76	80	84	88	92	96	100	104
Pässe	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Ausclarirungs-Pässe in Cronstadt	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Provision	50	50	50	60	60	60	70	70	70	80	80	90	90	100	100	110	110	120	120	130	130	140	140
Kirche	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130
Cronstadter Kirche	7	9	11	12	14	16	17	19	21	23	24	26	28	29	31	33	34	36	38	40	41	43	45
Ditto Expedition	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135
Agent der Compagnie	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50	52
Zusammen Rubel	196	214	232	259	277	295	322	340	358	386	403	431	449	476	494	522	539	567	585	613	630	658	676

Bei der Bestimmung der Fracht nach England rechnet man auf Hanf, Flachs, Talg, Eisen, Kupfer und Asche 63 Pud, auf Borsten, Hausenblasen, Leder und Wachs 44 Pud, auf Dielen 5 Dutzend, auf Hasenfelle 3500 Stück, auf Weizen oder Leinsaat 8 Tschetwert und auf Segeltuch 60 Stück per Tonne.

Folgende Unkosten sind von den Kaufleuten zu Petersburg festgesetzt worden:

Provision bei Verkäufen und Einkäufen	2	Procent
Extra Unkosten auf alle Güter	1	»
Provision und extra Unkosten für ausgelieferte Güter	2	»
Courtage für Verkäufe und Einkäufe	½	»
» auf Wechsel	¼	»
» auf Fracht 60 Cop. per Tonne . . .	—	»
Stempel .	⅜	»
Auf den bezahlten Eingangs-Zoll	4	»
» » » Ausgangs-Zoll	4	»
Provision für das Eincassiren der Fracht- und Havarie-Gelder einkommend	3	»
Provision für Frachtbesorgung ausgehend . . .	2	»

Für Clarirungen 40 Rubel.

An die Kirche zu zahlende Abgaben sind 10 Rubel für jedes Schiff.

Clarirung der Schiffe von oder unter

25 Last 40 Rubel per Schiff

25	bis	50 Last	60 Rubel	per	Schiff	
50	»	75 »	80	»	»	»
75	»	100 »	100	»	»	»
100	»	150 »	150	»	»	»
150	oder darüber		200	»	»	»

Wenn auch die Lage von Petersburg zum Handel günstig ist, so ist sie doch in anderer Hinsicht keine gute zu nennen.

Hafenkosten. — Die regelmässigen Unkosten, welche britische Schiffe in dem Hafen zu St. Petersburg und Cronstadt zu bezahlen haben, bestehen in den folgenden festgesetzten Abgaben und Kosten, nämlich: Lastgeld, Pässe, Clarirung zu Cronstadt, Provision, Petersburger und Cronstadter Kirchen-Geld, Expedition zu Cronstadt und Honorar an den Agenten der Russischen Compagnie, für alle diese Abgaben wird eine

Summe nach Verhältniss des Tonnengehalts nach dem Schiffs-Register in der Schiffs-Rechnung angesetzt und zwar nach folgender Scala.

Tonnen-Register.

Für			61	48	Silber R.	0	C.	7	£	15	s.	0	d.
»	62	bis	81	56	»	0	»	9	»	0	»	10	»
»	82	»	101	61	»	14	»	9	»	18	»	0	»
»	102	»	121	66	»	28	»	10	»	15	»	0	»
»	122	»	141	74	»	0	»	11	»	19	»	0	»
»	142	»	161	79	»	14	»	12	»	16	»	0	»
»	162	»	181	84	»	28	»	13	»	13	»	0	»
»	182	»	201	92	»	0	»	14	»	17	»	1	»
»	202	»	221	97	»	14	»	15	»	14	»	6	»
»	222	»	241	102	»	29	»	16	»	11	»	0	»
»	242	»	261	110	»	28	»	17	»	15	»	0	»
»	262	»	281	115	»	14	»	18	»	16	»	0	»
»	282	»	301	123	»	14	»	19	»	18	»	0	»
»	302	»	321	128	»	28	»	20	»	14	»	0	»
»	322	»	341	136	»	0	»	21	»	17	»	0	»
»	342	»	361	141	»	14	»	22	»	15	»	6	»
»	362	»	381	149	»	14	»	24	»	1	»	0	»
»	382	»	401	154	»	0	»	24	»	18	»	0	»
»	402	»	421	162	»	0	»	26	»	3	»	0	»
»	422	»	441	167	»	14	»	26	»	19	»	0	»
»	442	»	461	175	»	14	»	28	»	5	»	0	»
»	462	»	481	180	»	0	»	29	»	0	»	6	»
»	482	»	501	188	»	0	»	30	»	7	»	0	»
»	502	»	521	193	»	14	»	31	»	13	»	0	»
»	522	»	541	200	»	86	»	32	»	8	»	4	»
»	542	»	561	206	»	0	»	33	»	4	»	3	»
»	562	»	581	214	»	0	»	34	»	11	»	2	»
»	582	»	600	218	»	86	»	35	»	6	»	8	»

Folgende Anordnungen für die Einfuhr fremder Waaren werden genau befolgt:

Alle eingeführten Güter müssen von folgenden Documenten begleitet sein:

1) Die Declaration des Capitains nach dem von dem Zollhause vorgeschriebenen Formulare.

2) Eine Bescheinigung von dem russischen Consul und wo keiner ist, von dem Zollhause des Platzes, über die Quantität und Qualität der Güter und eine Declaration, dass dieselben nicht die Erzeugnisse, Fabrikate oder Eigenthum eines feindlichen Landes sind.

3) Connoissemente über alle Güter, in welchen das Gewicht, Maass oder die Quantität jedes Colli specificirt sein muss. Im Falle dass die Connoissemente nicht genau nach dieser Anordnung ausgestellt sind, zahlen die Güter doppelten Zoll als Strafe. Im Falle dass sich noch mehre als in dem Connoissemente specificirten Güter vorfinden, wird der Ueberschuss confiscirt und wenn weniger sich vorfinden; muss der Zoll für das specificirte Quantum bezahlt werden. Von Wein reicht nicht allein die Specification der Anzahl der Pipen oder Oxhofte hin, sondern es muss deren Inhalt in Gallonen, etc. angegeben sein. Von Citronen muss die Zahl in jeder Kiste specificirt werden. Von Manufactur-Waaren muss das Maass jedes Stücks und die Zahl der Stücke in jedem Ballen specificirt werden. Es ist einerlei ob das Brutto- oder Netto-Gewicht specificirt wird. Wenn die Packen alle von gleichem Gewichte und Maasse oder Inhalte sind, ist eine allgemeine Specification genug, z. B. 100 Fass Alaun jedes von 17 Lispfund. Von Farbehölzern braucht nur das gesammte Gewicht erwähnt zu werden. Von Gütern kleiner Grösse, als Pfeffer, etc. reicht hin das Gewicht von je 5 oder 10 Ballen, aber mit einer Specification der Nummer anzugeben. Auf den Connoissementen müssen keine Ausradirungen oder Dinte Flecke sein. Alle von diesen Documenten nicht begleiteten Güter, oder wo die Documente nicht nach obigen Anordnungen ausgestellt sind, werden zurückgesandt.

Die Connoissemente können entweder an eine Firma oder an Order ausgestellt werden.

Ballast. — Zufolge einer kürzlichen Anordnung muss Ballast zum Laden oder Löschen in Silbergeld, à 60 Cop. pr. Last, bezahlt werden.

Handel, etc. — Petersburg hat den ausgebreitetsten auswärtigen Handel irgend einer Stadt in dem Norden von Europa. Dieser ausgedehnte Handel entsteht dadurch, dass es der einzige grosse Hafen für den Handel am finnischen Meerbusen ist, wie auch dadurch, dass es grosse und mannigfaltige Verbindungen mit dem Innern des Landes hat. Wenige Länder besitzen eine so grosse Ausdehnung der Schifffahrt im Innern wie Russland. Petersburg steht theils durch Flüsse und theils durch Canäle sogar mit dem caspischen Meere in Verbindung, daher werden die Güter von letzterem 1434 Meilen weit, ohne sie einmal umzuladen, nach der Hauptstadt gebracht. Eisen und Pelzwerk aus Sibirien und Thee aus China gelangen auf dieselbe Weise nach Petersburg; aber wegen der grossen Entfernung jener Länder und des kurzen Zeitraums im Jahre, während dessen die Flüsse und Canäle befahren werden können, brauchen die Güter drei Jahre zum Transport. Ungeheure Quantitäten von Waaren werden auf Schlitten während des Winters über das Eis nach den verschiedenen Häfen geschafft, wie auch nach den nächsten Pristans oder Plätzen im Innern des Landes, wo Fluss- und Canalfahrzeuge gebauet werden. Diese Waaren werden alsdann vor dem Anfange der Schifffahrt an Bord gebracht, damit die Fahrzeuge bereit sein können, das Hochwasser zu benutzen, um mit dem Strome, sobald wie der Schnee und das Eis zu schmelzen anfangen, hinunter zu fahren. Die während des Sommers den Fluss hinauf in das Innere gesandten Ladungen werden hauptsächlich auf den Schlittenbahnen während des Winters nach ihrem letzten Bestimmungsorte befördert. Die Beförderung auf den letzteren ist gemeiniglich die schnellste. Diese Beförderung sowohl als

auch die zu Wasser ins Innere wird mit sehr geringen Kosten ausgeführt.

Den Stauern werden Vergütungen bezahlt, welche folgende Ansätze nicht übersteigen, nämlich

für Hanf, Flachs und Codilla .	2 Rub.	50 Cop.	pr. Tonne.
» Manufacturwaaren	1 »	50 »	» »
» Talg, Potasche, Borsten, Hausenblasen, Wachs und Eisen	– »	80 »	» »
» Dielen	– »	25 »	» Dutzend.

Der Lohn für das Stauen anderer Güter soll von den Consuln und Stauern geordnet und dem Finanzminister zur endlichen Prüfung vorgelegt werden, um zu sehen, dass die Festsetzung desselben sowohl für die Capitaine als für die Stauer gerecht ist.

General Shipowners' Society, London 72 Cornhill, den 18. Februar 1846.

Mein Herr! Ich bin beauftragt zur Kenntniss der Rheder in Ihrem Hafen kund zu thun dass das Committee dieser Gesellschaft eine Mittheilung von dem Governor & Court of Assistans der russischen Compagnie erhalten hat, welche ankündigt, dass eine bedeutende Herabsetzung (gleich 2 *s.* und 3 *d.* Sterling pr. Tonne) in den Unkosten für das Stauen von Hanf, Flachs, Codilla, Häute, Wolle und Federn bei der Ausfuhr jener Güter durch britische Schiffe von St. Petersburg nach diesem Lande Statt gefunden hat, wegen der Unterdrückung des grossen Monopols der Corporation der Stauer in Cronstadt, welche durch die Anstrengungen des Consuls Ihrer Majestät, Sir Edward Baynes, bewirkt worden ist.

Ich habe die Ehre zu sein etc.

Nathl. W. Symonds,
Secretair.

Sr. Wohlgeb.
Herrn Patk. Just,
Dundee.

Zoll auf Heeringe.	pr. Barrel von 9 Pud.
1te Qualität, als holländische classificirt, wurden im Jahre 1844 von 14 *s.* 6 *d.* herabgesetzt auf . .	9 *s.* 6 *d.*
2te Qualität, als schottische und englische classificirt	4 » 4 »
3te » alle anderen oder geringeren Sorten	3 » – »

folglich finden keine Differentialzölle zu Gunsten der Heeringe irgend einer besonderen Nation Statt, sondern nur verschiedene Zollansätze in Beziehung auf die Qualität der Fische.

Eine Ausnahme wird jedoch rücksichtlich der dritten Qualität zu Gunsten der Küstenbewohner des Gouvernements Archangel gemacht, welche norwegische Heeringe zu einem ermässigten Zoll von 1 *s.* 2 *d.* einführen dürfen, welches ein Theil der von diesen Einwohnern rücksichtlich der Einfuhr von getrockneten oder gesalzenen Fischen genossenen Privilegien bildet.

Münze. — Man rechnet in ganz Russland nach Rubeln zu 100 Copeken. Die einzige jetzt geschlagene Goldmünze ist der halbe Imperial oder das 5 Rubelstück, welches 16 *s.* Sterl. sehr nahe kömmt. Der Silberrubel, nahe an 3 *s.* 2¾ *d.* Sterling werth, wird nach einem im Jahre 1839 erlassenen Ukas auf den Werth von 3½ Silberrubeln festgesetzt. Aber ein anderer am 14. Juni 1843 erlassener Ukas verordnet, dass die alten in Umlauf befindlichen Bankrubel, welche sich auf die Summe von 595,776,310 belaufen und zum Course von 3½ der Summe von 170,221,803 Silberrubel gleich sind, eingefordert werden, dagegen aber 170,221,000 Billets du Credit an deren Stelle treten sollten, um nach Belieben des Inhabers gegen Silberrubel auswechseln zu können. Diese ist eine höchst wichtige Verordnung, und wenn sie ganz ausgeführt ist, wird die Unterscheidung zwischen Silber- und Papierrubel verschwinden; zugleich wird allen Arten industrieller Unternehmungen und dem Credit dadurch grössere Sicherheit gegeben.

Gewicht und Maass. — Die russischen Gewichte sind die nämlichen für Gold, Silber und Kaufmannsgüter, nämlich:

3 Soltnicks = 1 Loth, 32 Loth = 1 ℔, 40 ℔ (englisch) = 1 Pud, 10 Pud = 1 Berkovitz. Das russische Pfund enthält nach Kelly 6318,5 englische Gran. Daher sind 100 ℔ russisch gleich 90,26 ℔ englisch oder gleich 40,93 Kilogrammes. Das Pud ist gleich 36 ℔ 1 Unze 11 Drachmen, aber unter Kaufleuten rechnet man es = 36 ℔. Nach Nelkenbrecher sind 100 ℔ russisch = 90,19 ℔ englisch = 40,9 Kilogrammes = 82,8 ℔ in Amsterdam und = 84,444 ℔ in Hamburg.

Das Haupt-Kornmaass ist das Tschetwert in 2 Osminen, 4 Pajocks, 8 Tschetweriks oder 64 Garnitz getheilt. Das Tschetwert ist gleich 5,952 Winchester Bushels; folglich sind 100 Tschetwerts = 74,4 englischen Quarters. — Maass für flüssige Sachen. — 11 Tsharky = 1 Krashka, 8 Krashka = 1 Wedro, 40 Wedros = 1 Sorokovy, 1 Wedro = 3¼ englischen Wein-Gallonen, 13⅓ Flaschen = 1 Wedro, 3 Wedros = 1 Anker, 6 Anker = 1 Oxhoft, 2 Oxhoft = 1 Pipe.

Längemaass. — 16 Wershok = 1 Arschine, 3 Arschinen = 1 Sashen, 500 Sashen = 1 Werst. 1 Sashen = 7 Fuss englisch. 1 Arschine = 28 Zoll englisch. 100 Fuss russisch = 114½ Fuss englisch. Die Werste oder russische Meile = 5 Furlongs 12 Poles. Der englische Zoll und Fuss ist durch ganz Russland im Gebrauch, hauptsächlich beim Messen des Bauholzes.

Cronstadt

liegt auf einer kleinen Insel, ungefähr 20 Meilen westlich von Petersburg, und kann gewissermassen als der Hafen des letztern angesehen werden. Fast alle nach Petersburg bestimmten Schiffe laufen hier an, und diejenigen, welche über 8 Fuss tief gehen, laden und löschen zu Cronstadt. Die Güter werden mit Lichterschiffen, deren Kosten sich bei vieler Nachfrage zur Zeit ändern, von und nach der Stadt befördert. Der Handelshafen zu Cronstadt ist angelegt, um ungefähr 600 Schiffe aufzunehmen, ist jedoch den westlichen Winden

sehr ausgesetzt. Cronstadt ist stark befestigt und die Hauptstation der russischen Flotte. Nach Petersburg bestimmte Schiffe müssen den engen Canal im Süden der Insel passiren, der auf der Südseite durch die Festungswerke von Cronstadt und auf der andern Seite durch die von Cronslot beherrscht wird.

Unkosten, etc. dieselben wie zu St. Petersburg.

Windau,

eine Stadt in Curland, an der Ostsee, liegt nahe der Mündung eines gleichnamigen Flusses. Es hat keinen Hafen, aber eine grosse Rhede, und treibt bedeutenden Handel mit Korn, Wein, Flachs, Häuten, Talg und gesalzenem Fleische. Es hat eine Citadelle und war ehemals der Versammlungsort der curländischen Stände. Die Stadt liegt 70 Meilen WNW. von Mitau und 100 Meilen nördlich von Memel, unter 22° 5′ östlicher Länge und 57° 20′ nördlicher Breite. Sie hat eine merkwürdige Kirche mit einem grossen Schiffe und Thürme, wie es sich auf der Seekarte zeigt. Die Stadt hat eine niedrige Lage, und nahe der Kirche bemerkt man eine Windmühle. Von hier nach Lysort ist der Cours NO. ungefähr 4 Seemeilen. Lezteres ist ein niedriger sandiger Punkt mit einem Riffe, das sich 2 Seemeilen nach Norden hin erstreckt. Dieser bildet den südlichen Eingang zum Liefländischen oder Rigaischen Meerbusen, und muss mit ausserordentlicher Vorsicht wegen der zahlreichen Untiefen und seichten Stellen, welche hier zerstreut umherliegen, befahren werden.

An diesem Platze sind alle Unkosten, die wir haben erfahren können, folgende: Lootsen-Commandeur 3 Silberrubel; für einen Lootsen, das Schiff zu transportiren, 2 Silberrubel; an den Hafenmeister 3 Silberrubel; Lootsengeld, ausgehend, für 12 Fuss Tiefgang 3 Silberrubel.

Münze, Gewicht und Maass, wie in St. Petersburg ode Riga.

Narva,

eine Stadt des europäischen Russlands, im Gouvernement Petersburg, liegt an der Narova, ungefähr 8 Meilen von deren Mündung und 81 Meilen WSW. von St. Petersburg, unter 59° 22′ 53″ nördlicher Breite und 28° 24′ 40″ östlicher Länge. Die Stadt hat 3000 Einwohner und theilt sich in einen alten und neueren Theil, deren letzterer hoch und mit Festungswerken in gut erhaltenem Zustande umgeben ist; sie besteht aus ansehnlichen steinernen Häusern; der niedrigere oder ältere Theil hingegen begreift nur einige wenige elende hölzerne Gebäude mit 2 Kirchen, von denen die eine der griechischen die andere lutherischen Religion angehört. 3 andere Kirchen, ein Stadthaus, eine Börse und die halb verfallene Festung Ivangorod (im Jahre 1492 von dem Czar Ivan III. Vassiliewitsch erbauet) sind die einzigen anderen öffentlichen Gebäude.

Der Ort treibt wenig Handel und ist kaum der Beachtung werth. Eine berühmte Schlacht fiel hier in der Nähe am 30. November 1700 vor, als Carl XII., König von Schweden, an der Spitze von nur 8000 Mann, das verschanzte Lager, welches aus ungefähr 80000 Mann der russischen Armee bestand und Narva belagerte, angriff und erstürmte, wodurch die Schweden einen vollständigen Sieg erlangten. Ueber 18000 Mann Russen wurden in ihren Verschanzungen getödtet, und ausserdem ertranken noch eine grosse Anzahl derselben in dem Flusse, am folgenden Tage ergaben sich über 30000 Mann Russen den Schweden, von denen sie entwaffnet und entlassen wurden. Dieser ausserordentliche Erfolg kostete den Schweden nicht über 600 Mann.

Hafen- und andere Unkosten auf ein britisches Schiff von 109 Tonnen Register, mit Ballast einkommend und mit einer Ladung Flachs ausgehend, sind folgende:

Hafenkosten mit Einschluss des Lootsengeldes	66 SRb.	— Cop.
Provision	4 »	75 »
	70 SRb.	75 Cop.
	oder 11 £	10 *s.*

Die Kosten für Stauen und Schrauben stehen in Verhältniss zu denen zu Pernau. Lootsengeld beträgt 1 Silberrubel pr. Fuss, einkommend oder ausgehend.

Ein Schiff von obigem Tonnengehalte sollte, wenn der Fluss gut wäre, ungefähr die Hälfte der Ladung an dem Kai laden. Die Lichterfracht beträgt 7 *s.* 9 *d.* bis 8 *s.* pr. Tonne.

Münze, Gewicht und Maass, wie in St. Petersburg.

Riga,

eine Stadt im europäischen Russland, die Hauptstadt von Liefland, liegt an der Düna, ungefähr 9 Meilen von der See, unter 56° 56′ 5″ nördlicher Breite und 24° 0′ 4″ östl. Länge. Auf Fort Comet, an der westlichen Seite der Mündung des Flusses, ist ein Leuchtthurm errichtet worden. Derselbe hat zwei Lichter; das erste, ungefähr 104 Fuss englisch über dem Meeresspiegel, kann man bei günstigem Wetter 4 Seemeilen weit, und das zweite, ungefähr 24½ Fuss hoch, 2⅓ Seemeilen weit sehen. Die Barre an der Mündung des Flusses hat gewöhnlich 12 bis 13 Fuss Wasser, und tiefer gehende Schiffe laden und löschen oft einen Theil ihrer Ladung durch Lichterschiffe zu Bolderaa, einer kleinen Stadt an der Westseite des Flusses, nahe bei dessen Mündung. Ausserhalb der Barre in 5 Faden Tiefe ist eine Fahrwasserbake und innerhalb derselben liegen schwarze und weisse Tonnen im Canal; beim Einlaufen lässt man die schwarzen an der rechten oder Steuerbordseite und die weissen an der Backbordseite liegen. Nach Riga bestimmte Schiffe nehmen Lootsen zu Bolderaa, welche sie nach ihrem Ankerplatze bringen. Ballast darf nicht ausgeladen

werden, ausgenommen zu Poderagee. Anordnungen hinsichtlich der Clarirungen, etc. sind denen zu Petersburg ähnlich.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 173 Tonnen Register, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend, und mit Ladung einkommend und mit Ladung ausgehend. Die Unkosten zu Riga werden niemals specificirt:

	Rb.	C.		£	s.	d.
Hafenkosten (mit Einschluss des Lootsengeldes) mit Ballast einkommend » . .	167.	73.	=	26.	14.	—
Hafenkosten (mit Einschluss des Lootsengeldes) mit 415 Tonnen Heeringe einkommend. . . .	181.	—.	=	28.	12.	2.
Provision von dem Correspondenten des Schiffs dazu gerechnet. .	21.	—	=	3.	6.	8.

Diese Abgaben schliessen Zimmerholz und Schrauben nicht ein.

Die Veränderungen in dem Canal beim Eingange des Hafens von Riga und des Flusses Düna, wie auch mehrere wichtige Veränderungen bei den Landmarken, welche entfernt worden sind, machen zur grösseren Sicherheit der nach diesem Hafen kommenden Schiffe erforderlich, dass die im Jahre 1829 veröffentlichten Signale revidirt werden sollten, um so viel mehr, da mehrere Schiffscapitaine den Wunsch ausgedrückt haben, eine genauere Beschreibung der Mündung des Flusses und genauere Kenntniss der Vorsichtsmassregeln, welche angenommen worden sind, zu besitzen.

Anweisungen, um Gewissheit von der wirklichen Rhede zu bekommen, wenn man ohne einen Lootsen in den Hafen von Riga einläuft.

Die Rhede kann man anlaufen wie folgt: Aus See kommende Schiffe steuern, sobald als der Leuchtthurm am Ende des Dammes zu Fort Comet sichtbar wird, nach SO. zu S. und halten diesen Cours fest, bis das Senkblei 12 oder nicht we-

niger als 11 Faden Wasser angiebt. Wenn man die folgenden Anweisungen sorgfältig beobachtet, wird man guten Ankergrund finden: Es findet sich eine lange von ungefähr 7 Faden festgemachte Stange, an deren Spitze ein Dreieck mit Buschwerk angebunden ist, welches den Eingang zum Canal anzeigt, wenn man die drei Thürme von der Stadt Riga sieht, welche SSO. peilen.

Anmerkung. — Wenn der Leuchtthurm und die Thürme der Stadt in einer Linie sind, ist der Grund gut und das Schiff kann sich vor Anker legen; wenn aber das Schiff nicht tief geht und nicht gelichtet zu werden braucht, kann es mit einem günstigen Winde entweder links oder rechts das Dreieck passiren und gerade in den Fluss hinein segeln, indem es in derselben Richtung SO. zu S. steuert. Wenn es sich den schwarzen und rothen Tonnen nähert, müssen die schwarzen Tonnen und Stangen links oder O. und die rothen Tonnen und Stangen rechts oder W. sich befinden. Spät im Herbste, wenn die Tonnen weggenommen sind, wird der Canal zur linken Seite durch Stangen, über welchen Flaggen von Segeltuch oder Buschwerk hervorragen und zur rechten Seite nur durch Stangen angezeigt.

Da aber nicht nur der Eingang zur Mündung des Flusses sich jedes Jahr ändert, sondern auch Biegungen sich darin bilden, so muss man besondere Aufmerksamkeit auf die Strömungen von der See her richten. Capitaine sollten die Tonnen in Sicht behalten und um ihnen Gewissheit darüber zu verschaffen, ob die Strömungen östlich oder westlich laufen, sind zwei kleine Flaggen auf dem Leuchtthurme aufgehisst, welche den Capitainen auf oder ausserhalb der Rhede die auf der Seebarre oder an der Mündung des Flusses vorherrschenden Strömungen anzeigen wie folgt: Eine dunkelblaue Flagge mit einem weissen Vierecke in der Mitte auf der Ost- oder linken Seite des Leuchtthurms aufgehisst zeigt an, dass die Strömung von W. nach der Seebarre (Seegatt) läuft; eine dunkelblaue

Flagge auf der West- oder rechten Seite des Leuchtthurms aufgehisst, zeigt, dass die Strömung von O. läuft.

Wenn die Lootsen durch Sturm oder heftigen Wind am Auslaufen verhindert werden, ist an der äussersten Spitze des Dammes von Fort Comet ein Telegraph errichtet, welcher den Capitainen, wenn ihre Schiffe nicht tief gehen, den Cours, durch welchen sie in den Fluss einlaufen müssen, anzeigt.

Wenn keine Flagge auf dem Telegraphen aufgehisst ist, können die Schiffe nicht in den Hafen laufen, sondern müssen sich fern vom Ufer halten, oder auf guten Ankergrund auf der bereits erwähnten Rhede vor Anker bleiben. Dies ist jedoch nur bei stürmischem Wetter nothwendig.

Wenn durch stürmisches Wetter oder contrairen Winde die Lootsen am Auslaufen verhindert werden, wird die grosse russische Elagge auf dem Telegraphen aufgehisst und dieselbe den Capitainen den Cours, den sie halten müssen, anzeigen wie folgt: Wenn die Flagge sich nach Osten oder Westen neigt, muss das Schiff seinen Cours auf der Seite, nach welcher die Flagge neigt, halten, bis die besagte Flagge senkrecht gestellt wird, wo dann der weitere Cours nach dem Compass gerichtet werden muss.

Das Aufhissen der grossen russischen Flagge auf dem Telegraphen wird, wenn die See bei der Mündung des Flusses ruhig ist, anzeigen, dass der Canal 14 Fuss (englisch) Wasser hat; da aber der Canal, wie vorher bemerkt, häufigen Veränderungen unterworfen ist, wird die Wassertiefe durch schwarze an der Seite des Telegraphen aufgehisste Kugeln bezeichnet wie folgt:

Bei niedrigem Wasser, eine an der Westseite des Telegraphen aufgehisste Kugel zeigt 13 Fuss Wasser an, und zwei Kugeln 12 Fuss; jede Kugel zeigt immer einen Fuss weniger an.

Wenn das Wasser steigt, zeigt eine an der Ostseite des Telegraphen aufgehisste Kugel einen dazu addirten Fuss an,

d. h. 15 Fuss, und zwei Kugeln 16 Fuss u. s. w.; jede auf dieser Seite hinzugethane Kugel zeigt einen Fuss Wasser mehr an.

Capitaine, die sich dem Canal nähern, ist zu empfehlen, so viele Segel beizusetzen, wie ihr Schiff nur führen kann, da von dem Flusse aus gemeiniglich eine starke Strömung vorherrscht, besonders im Frühling und Herbst.

Die Landmarken, welche in der im Jahre 1829 publicirten Beschreibung der Signale angegeben und weggenommen worden sind, indem sie den in den Hafen einlaufenden Schiffen unumgänglich nothwendig sind, werden, sobald die Umstände es erlauben, wieder an ihren Platz gestellt werden.

Bei schlechtem Wetter, wenn die Lootsen nicht auslaufen können, und Schiffe wegen ihres zu grossen Tiefganges am Einlaufen in den Fluss verhindert werden, wird ihrer Sicherheit wegen eine schwarze Flagge am Signalmaste, welcher 150 Fuss WNW. von dem Leuchtthurme liegt und 35 Fuss höher als jenes Gebäude ist, aufgehisst werden, welche anzeigt, dass der Wind und die Strömungen im Canal der Art sind, dass kein Schiff sich dem Hafen nähern kann.

Eine am Signalmaste aufgehisste russische Kauffahrteiflagge zeigt den Capitainen an, dass ihnen zu rathen ist, ihre Schiffe unter Segel zu halten und sich nicht der Mündung des Flusses zu nähern, wenn, wegen des zu grossen Tiefganges derselben, sie nicht, ohne einen Theil der Ladung zu löschen, einlaufen können, oder sie wahrscheinlich der Gefahr ausgesetzt werden, wenn sie vor Anker gehen.

Es ist sogar gefährlich sich der Mündung des Flusses während eines starken Nordostwindes zu nähern, weil dort innerhalb der Tonnen und Stangen eine starke Strömung von Süden zu Osten nach Osten zu Süden $\frac{1}{2}$ Osten ist. Es ist daher klüger gehandelt unter Segel zu bleiben und die See zu halten.

Wenn eine Flagge an der Vorbramstenge eines auf der Rhede ankommenden Schiffes aufgehisst is, so deutet dieselbe

an, dass der Capitain sich Gewissheit über die Wassertiefe auf der Barre oder in dem Seegatt zu verschaffen wünscht.

Schiffscapitaine, wenn sie bei einem Sturm ohne Anker oder Lootsen in den Fluss einlaufen und in der Nähe des Wachtschiffes nicht beidrehen können, müssen es thun, wo sie am wenigsten der Gefahr ausgesetzt werden, nachdem ein Stück Gewebe aufgehisst, welches denn andeutet, dass unmittelbare Hülfe verlangt wird.

Von dem 15. (27.) Mai bis zum 1. (13.) Juli werden keine Laternen der Leuchtthürme in dem Rigaischen Meerbusen angezündet werden.

Jedem aus See kommenden Capitain wird es besonders eingeschärft, sein Schiff dem Wachtschiffe, welches man immer als ein Kriegsschiff, das eine dreieckige dunkelblaue Flagge führt, leicht erkennen kann, so nahe wie möglich zu ankern.

Russische Anordnungen beim Segeln für Kauffahrteischiffe, etc.

Vor einiger Zeit wurde ein Plan in Beziehung auf die erforderlich erachteten Ergänzungen einiger Artikel der Anordnungen für die Handelsmarine dem Marine- und Finanzminister zur Prüfung vorgelegt. Die Ansicht des Admiralitätshofes über diesen Gegenstand ist von Sr. Excellenz dem Oberbefehlshaber der kaiserlichen Marine bei dem Geheimrath des Reichs eingereicht worden, und auf die Entscheidung dieses Raths hat Seine Majestät der Kaiser am 15. November vorigen Jahres zu befehlen geruht, dass die folgenden Resolutionen als Ergänzungen in den 11ten Band des Gesetzbuchs (Ausgabe 1842) eingetragen werden sollten; Codex der Anordnungen der Administration, Theil II.; Organisation und Anordnungen des Handels, Buch III. Section 3, Capitel 5.; Anordnungen über Havarien oder gegenseitige Schäden zwischen Kauffahrteischiffen, siehe die Artikel 987 und 1002.

1) Wenn Kauffahrteischiffe unter Segel, indem sie gegen den Wind auf entgegengesetzten Gängen laviren, nahe bei einander vorbei zu fahren genöthigt sind, so muss das eine, welches die Halsen an Steuerbord zu hat, die Segel dicht beim Winde gebrasst oder rechts seinen Cours fortsetzen, und das eine, welches auf der Backbordseite lavirt, muss nach der leewärts Seite zu fallen, so dass das eine dem andern hinten am Spiegel vorbei passirt, damit jedes dieser Schiffe das andere auf der linken Seite lässt. Wenn aber das auf dem Backbord-Gange lavirende Schiff, dem einen, welches auf dem Steuerbord-Gange ist, in Folge der Nähe einer Untiefe oder eines andern Schiffes, nicht hinten am Spiegel vorbeifahren kann, so muss es sich dann wenden, und wenn in diesem Falle die beiden Schiffe in Collision kommen sollten, so wird dem einen, welches auf dem Backbord-Gange lavirt, auf jeden Fall die Schuld beigemessen werden.

2) Wenn zwei Schiffe, indem sie auf entgegengesetzten Gängen gegen den Wind laviren, durch Zufall (z. B. nach einem Nebel oder in einer dunkeln Nacht, oder in Folge von Land, welches, ehe sie einander gegenseitig in Sicht bekamen, dieselben trennte), einander so nahe sein sollten, dass das eine, welches auf dem Backbord-Gange lavirte, dem andern, welches auf dem Steuerbord-Gang ist, nicht hinten am Spiegel vorbeifahren kann, so müssen in diesem Falle beide sogleich und zur selben Zeit durch den Wind wenden, dadurch dass sie das Steuerruder nach der Backbordseite legen und die Stagsegelschoten loslassen; wenn die beiden Schiffe, ungeachtet dass sie diese Vorsichtsmanöver angewandt haben mögen, in Collision kommen sollten, so kann der Schaden, welcher in keinem Falle beträchtlich sein würde, keinen von beiden zur Last gelegt werden. Wenn der Wind so stark sein sollte, um das Wenden des Schiffes unmöglich zu machen, so muss in diesem Falle dasjenige, welches auf dem Backbord-Gange lavirt, zu einer

und derselben Zeit das Ruder hart nach der Backbordseite setzen, die Stagsegelschoten loslassen und die Segel back legen, um das Schiff, welches auf dem Steuerbord-Gange lavirt, vorbei fahren zu lassen.

3) Wenn zwei Schiffe, indem sie auf entgegengesetzten Gängen auf 8 Compassstriche ab vom Winde oder mit dem Winde noch mehr hinten segeln, nahe bei einander vorbei zu fahren genöthigt sind, so müssen sie in diesem Falle dieselben Anordnungen beobachten, als wenn sie gegen den Wind lavirten, d. h. dass jedes dieser Schiffe das andere auf der linken Seite lassen muss.

4) Wenn ein Schiff mit den Segeln bei dem Winde gebrasst lavirt und ein anderes mit dem Winde gerade von hinten segelt, und ihre Course sie nahe an einander bringen sollten, so ist das eine, welches vor dem Winde segelt, unter allen Umständen verbunden, dem andern, welches gegen den Wind lavirt, am Hintertheile vorbei zu fahren, ob das eine auf dem Backbord- oder auf dem Steuerbord-Gange segelt. Wenn die beiden Schiffe in Collision kommen sollten, so wird dem einen, welches vor dem Winde segelt, die Schuld beigemessen werden.

5) Wenn zwei Schiffe auf demselben Gange bei einem Winde mit den Segeln gebrasst laviren und das eine, welches hinten ist, in dem Kielwasser des andern segelt, indem es das besser segelnde ist und dem andern schnell nachkömmt, so setzt in diesem Falle das eine, welches voraus ist, seine Route ohne seinen Cours zu ändern fort, und das andere, welches hinten ist, kann, wenn es ihm nahe kömmt, demselben über dem Winde oder unter dem Winde vorbei fahren, wie es dasselbe für gut finden mag; wenn aber die beiden Schiffe in Collision kommen sollten, soll unter allen Umständen demjenigen, welches das andere eingeholt und versucht hat demselben vorbei zu fahren, die Schuld beigemessen werden.

6) Wenn ein Schiff, welches sich einer Untiefe genähert haben kann, beim Laviren in einem Canal gegen den Wind, um sich davon frei zu halten beim Wenden beschäftigt ist, und ein anderes Schiff demselben, ehe es dieses Manöver ausgeführt haben wird, nahe kommen sollte, so muss in diesem Falle das Schiff, welches auf dasjenige, das beim Wenden beschäftigt ist, zusegelt, zur gehörigen Zeit die nöthigen Massregeln, um davon abzuhalten, und die Collision zu vermeiden', ergreifen, auf welchem Gange das eine oder das andere auch sein möge. Sollten die Schiffe in Collision kommen, so wird nicht dem beim Wenden beschäftigten, sondern dem andern Schiffe die Schuld beigemessen werden.

7) Wenn in Folge eines Nebels, bedeckter Luft oder stockfinsterer Nacht zwei Schiffe, von denen das eine mit den Segeln dicht gebrasst beim Winde und das andere mit dem Winde gerade hinten segelt und ohne einander vorher gesehen zu haben sich plötzlich so nahe kommen sollten, dass Massregeln, zur Vermeidung einer Collision anzuwenden unmögmöglich sind, und dass das eine, welches vor dem Winde steuert, unter dem Bug des einen, welches mit gebrassten Segeln beim Winde lavirt, sein sollte, so ist in diesem Falle das vor dem Winde segelnde Schiff genöthigt beim Winde umzuholen und auf demselben Gange, wie das mit den gebrassten Segeln beim Winde fahrende Schiff, zu steuern. Das letztere muss seinerseits sich bemühen, um den Stoss so viel wie möglich zu mindern, so viel es kann nach der Seite unter den Wind zu halten. Wenn unter solchen Umständen eines der beiden Schiffe beschädigt wird, so wird ein solches Ereigniss als ein unvermeidlich geschehenes angesehen und die Schuld wird weder dem einen noch dem andern beigemessen werden.

Anmerkung. Unter den im vorstehenden 7ten Artikel angeführten Umständen sollen die Massregeln, welche, um eine Collision zu vermeiden oder den Stoss zu schwächen, angewandt worden sind, keine Verantwortlichkeit auf die

Capitaine der Schiffe, das Resultat mag sein wie es wolle, nach sich ziehen. Wenn ein solches Ereigniss auf der einen oder der andern Seite zu Schadenersatz-Forderungen Anlass gäbe, sollte zur Zeit der Untersuchung der Sache besondere Aufmerksamkeit auf die Umstände verwandt werden, durch welche die Commandeure der Schiffe ihre zufällige Collision erklären und auf die als Beweise der Richtigkeit ihrer Angaben angeführten Thatsachen, insofern es nur selten sich ereignen kann, dass Schiffe, wenn die nöthigen Vorsichtsmassregeln angewandt sind und beständige Wachsamkeit beobachtet ist, einander auf hinreichender Entfernung nicht in Sicht bekommen sollten, um zur gehörigen Zeit die nöthigen Schritte zu thun, nahe bei einander ohne Hindernisse vorbei zu fahren.

8) Schiffe, welche sich während der Nacht begegnen können, müssen dieselben Anordnungen wie bei Tage beobachten. Alle in den russischen Gewässern fahrenden Schiffe sind, um ihre Stellung wissen zu lassen, verbunden, während der ganzen Nacht eine Laterne von weissem Glase am Fockstag hängen zu lassen.

9) Während des Tages müssen Kauffahrteischiffe unter allen Umständen auf eine Entfernung, welche irgend einen Unfall unmöglich machen kann, von Kriegsschiffen oder von jeder aus Kriegsschiffen bestehenden Escadre oder Flotte halten; in keinem Falle dürfen sie über die Linie, auf welcher die Escadre oder Flotte segelt, fahren. Wenn die in diesem Artikel vorgeschriebenen Anordnungen nicht befolgt werden, so soll das Kauffahrteischiff für jeden Unfall, welcher in Folge einer Collision entstehen kann, verantwortlich sein.

10) Während der Nacht wird ein Kriegsschiff, welches allein auf seinem Course steuert, sowohl als das Kauffahrteischiff, die allgemein rücksichtlich der sich begegnenden Schiffe festgestellten Regeln zu beobachten haben. Wenn aber Kriegsschiffe eine Escadre oder Flotte bilden, (was man immer leicht

nach der Mehrheit der Lichter beurtheilen kann,) und welche folglich in Ordnung gestellt sind, so ist das Kauffahrteischiff, welches ihnen begegnen kann, genöthigt, während des Tages sich in einer solchen Entfernung zu halten, um einen Unfall unmöglich zu machen. Wenn diese Anordnungen nicht beobachtet werden, so verfällt das Kauffahrteischiff in dieselbe Verantwortlichkeit, wie in dem im 9^{ten} Artikel vorgesehenem Falle.

11) In Kriegszeiten müssen alle Kauffahrteischiffe ohne Ausnahme Kriegsschiffen unter allen Umständen, sie mögen sein, welche sie wollen, sowohl bei Nacht als bei Tage, aus dem Wege fahren.

Der Kaiser von Russland hat eben einen Ukas bekannt machen lassen, welcher erklärt, dass von jetzt an bis zu Ende des Jahres 1851 ein Zoll von 15 effectiven Copeken (60 Centimen) pr. Tonne auf die Fracht aller nationalen und fremden den Hafen von Riga verlassenden Schiffe erhoben werden soll. Der Ertrag ist zur Verbesserung des Hafens bestimmt.

Münze. — Siehe Petersburg.

Gewicht und Maass. — Das Handelspfund wird in 2 Mark oder 32 Loth, auch in Halbe, Viertel, etc. getheilt. Es enthält 6,452 englische Gran. Folglich sind 100 Rigaer ℔ = $92,_{17}$ ℔ englisch = $41,_{8}$ Kilogr. = $86,_{32}$ ℔ in Hamburg = $84,_{64}$ ℔ in Amsterdam. Das Lispfund = 20 ℔; das Schiffpfund = 20 Lispfund. Der Lof ist das Maass für Getreide; 48 Lof = 1 Last Weizen, Gerste oder Leinsaat; 45 Lof = 1 Last Roggen und 60 Lof = 1 Last Hafer, Malz oder Bohnen. Nach Kelly ist der Lof = $1,_{9375}$ Winchester Bushels, folglich die Last Weizen = $11,_{625}$ Quarters. Nelkenbrecher schlägt den Lof nicht ganz so hoch wie Kelly an. Der Fuder, Maass für flüssige Sachen, wird in 6 Ahm, 24 Anker, 120 Viertel, 720 Stof eingetheilt. Das Anker ist = $10\frac{1}{3}$ englischer Wein-Gallonen. Der Rigaer Fuss = $10,_{79}$ Zoll englisch; die Elle = 2 Fuss; das Klafter = 6 Fuss.

Archangel,

der Hauptthafen im Norden von Russland, liegt an der Dwina, ungefähr 36 Meilen von der Mündung des Flusses, unter 64° 32′ 8″ nördlicher Breite und 40° 33′ östlicher Länge. Der Hafen liegt ungefähr eine Meile von Archangel bei der Insel Sollarbole. Die Barre an der Mündung des Flusses hat 14 bis 14½ Fuss Wassertiefe, und Lootsen wollen die Aufsicht über ein mehr als 14 Fuss tiefgehendes Schiff nicht übernehmen, ohne die gebräuchliche Bestechung, welche in allen fremden Ländern, die ihre Zollbeamte nicht gehörig besolden können, um die Einkünfte des Landes einzufordern, so gewöhnlich ist. Schiffe, welche über 14½ bis 15 Fuss tief gehen, müssen durch Lichterschiffe an der Aussenseite der Barre voll laden.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 113 Tonnen mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Lootsengeld, einkommend und ausgehend, ...	15 C. pr. Tonne	16 SR.	95 C.
Stadt-Abgaben	20 » » »	22 »	60 »
Provision	51 » » »	57 »	63 »
Pässe .		11 »	50 »
Ballast 20 Tonnen zu löschen und Gerüst .		9 »	— »
		117 SR.	68 C.
	à 3 *s.* 3 *d.* per Rubel ca.	19 £.	

Zoll auf Proviant (am Bord britischer Schiffe), Versiegelung der Luken, russischer Proviant und Geschenke an Zollbeamte, ungefähr 6 *d.* Sterling per Tonne.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 100 Tonnen, mit Ballast ausgeschickt, um eine Ladung einzukaufen; wenn es in der Macht des Capitains steht sich an irgend ein Haus, mit welchem er den besten Handel machen kann, zu wenden, wird der Cours zu 11½ *d.* per Rubel berechnet, aber wenn ein Schiff gechartert ist, wird Provision berechnet, und der

Cours ist 6 bis 7 Farthings per Rubel mehr für alles vorgeschossene Geld.

Lootsengeld, einkommend und ausgehend, und Bakengeld à 50 Cop.	50 Papier-R.
Stadt-Abgaben, Last- und Brückengeld 70 Cop. per Tonne	70 »
Kosten am Zollhause und extra Unkosten 175 Cop. per Tonne	175 »
Pass .	40 »
	335 Papier-R.
	à $11\frac{1}{2}$ *d.* per Rubel ca. 16 £.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 219 Tonnen:

Lootsengeld, einkommend und ausgehend, ...	à 15 C. pr. Tonne	32 SR.	85 C.
Stadt-Abgaben, Last- und Brückengeld	» 20 » » »	43 »	85 »
Provision, Zollhaus-Agentschaft, Stempelpapier und extra Spesen	» 51 » » »	121 »	69 »
Pässe 11 R. 50 C., Zoll auf Proviant und Schiffs-Vorräthe 9 R. 50 C.		21 »	— »
Wechsel-Stempel, Wechsel-Courtage, Agio auf Banknoten, etc. . . »		14 »	37 »
Ballast 30 Tonnen zu löschen und Gebrauch eines Gerüsts und Sparren		8 »	77 »
Hafencapitain 2 Papier-Rubel		— »	60 »
		243 SR.	13 C.
		à $41\frac{1}{2}$ *d.* per Rubel ca.	42 £.

Die Unkosten Ballast zu löschen sind ungefähr 6 *d.* Sterling per Tonne.

Schiffe, welche über 14 Fuss tief gehen, müssen ausserhalb der Barre voll laden, da die Lootsen die Aufsicht eines

Schiffes von mehr als 14 Fuss Tiefgang nicht übernehmen wollen.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Petersburg.

Taganrog,

eine bedeutende Handels-Stadt im europäischen Russland, liegt an der Nordküste des Azofischen Meeres, nahe bei der Mündung des Don, unter 47° 12′ 48″ nördlicher Breite und 38° 39′ östlicher Länge. Die Stadt hat ein Marine-Hospital, Lazaretto, etc. Ihr berühmter Gründer, Peter der Grosse, beabsichtigte, dass Taganrog die Stadt Azof, den alten Stapelplatz am Don, deren Hafen ganz unzugänglich geworden war, ersetzen sollte. Die Haupt-Ausfuhren sind Korn, besonders Weizen, Tauwerk, Talg, etc. Der grösste Theil des Handels wird mit Constantinopel, Smyrna und andern türkischen Häfen, so wie auch mit den italienischen und anderen fremden Häfen geführt; es findet dort auch ein bedeutender Küstenhandel mit Odessa und anderen russischen Häfen Statt. Der Busen des Don ist selten für Schiffe von mehr als 8 bis 9 Fuss Tiefgang schiffbar und selbst diese können sich nicht innerhalb weniger als ungefähr 700 Yards der Stadt nähern. Die Schiffe werden hauptsächlich mittelst von Pferden gezogenen Wagen beladen, wodurch die Verladungskosten so gross werden, dass jedes Tschetwert oder 6 Bushels Weizen 120 bis 150 Copeken oder 4 *s.* 9 *d.* an Bord zu bringen kostet. Um diese Umstände zu vermeiden, hat man vorgeschlagen Kertsch, an der Ostküste der Strasse von Yenikale zu einer Niederlage für die Produkte des Azofischen Meeres zu machen, da die letztere für fremde Schiffe weit zugänglicher ist. Die Küstenfahrer, welche jetzt die Produkte der Gewässer des Dons von Nakhitchevan und Rostow nach Taganrog hinunterbringen, würden sie alsdann direct nach Kertsch bringen, wo sie mit grösserer Leichtigkeit und weniger Kosten gelandet und verladen werden könnten.

Das Azofische Meer. — Die Schifffahrt auf diesem Meere wird durch zahlreiche Untiefen gehindert und Schiffe, welche über 11 bis 12 Fuss tief gehen, können weder hineinlaufen, noch sicher darauf umher fahren. Die grösste Tiefe in der Mitte ist ungefähr 7 Faden, aber nach den Seiten hin nimmt sie allmählig ab und zu Taganrog findet man nur 9 bis 10 Fuss Wasser. Die Tiefe desselben bestimmt sich jedoch wesentlich nach der Richtung und Stärke der Winde. Die einzige Einfahrt in dieses Meer ist durch die Strasse von Yenikale, eine schmale und schwierige Passage, welche an einigen Stellen nicht mehr als 13 Fuss Wasser hat. Wegen der Menge des in das Azofische Meer strömenden frischen Wassers und dessen besckränkten Umfang ist dass Wasser blos salzig. Von November bis April ist es nicht zu befahren, da es gemeiniglich während des grössten Theils dieser Zeit zugefroren ist.

Unkosten auf ein nach Taganrog bestimmtes Schiff. Bei Kertsch ist kein Lootse erforderlich.

Ankergeld zu Kertsch	*R.*	73. 60.
Declaration der Effecten.	»	10. 80.
Quarantaine. Wachen	»	37. 50.
Geschenke an den Hafencapitain, Doctor, etc. .	»	28. —.
Capitain des 1sten Wachtschiffs, dito des 2ten, 5 Rubel jeder	»	10. —.
Priester, um den Eid abzunehmen	»	1. —.
Commissair, für das Räuchern des Schiffs . . .	»	11. —.
	R.	171. 90.
	circa £	7. 15 *s.*

Die obigen Abgaben werden für jedes nach Taganrog hinfahrende Schiff bezahlt.

Ballast in Kertsch zu löschen, ist sehr langweilig. Derselbe muss ungefähr 2 Meilen von dem Schiffe entfernt mit dem Schiffsboote gebracht und von der Mannschaft in Körben an den zu dessen Aufnahme von dem Hafenmeister beliebig bestimmten Platz getragen werden.

Capitain des Wachtschiffes, beim Einclariren	*R.*	5.	—.
» » » » Ausclariren	»	5.	—.
Britischen Consul	»	27.	50.
Tonnengeld und Ausclariren	»	148.	—.
Lootsengeld, stromauf- u. abwärts (nach Belieben)	»	83.	60.
Clariren beim Wachtschiff zu Kertsch, beim Hinunterfahren	»	5.	—.
	R.	274.	10.
	circa £	9.	8 *s.*

Die nach Taganrog bestimmten Schiffe sollten in Kertsch vor dem 1. August eintreffen, da sie an letzterem Platze 30 Tage unter Quarantaine zu liegen haben, ehe sie in das azofische Meer einlaufen können. Der Wind weht im Herbste gewöhnlich in das azofische Meer hinab, welches die Reise nach Taganrog sehr langweilig macht. Schiffe, welche über 12½ bis 13 Fuss tief gehen, werden, ehe sie von Kertsch in das azofische Meer fahren können, lichten müssen, und sie können der Stadt Taganrog nicht näher als 12 bis 15 Meilen nahe kommen. Schiffe, sie mögen beladen sein oder nicht, müssen, sobald Eis sich einstellen zu wollen scheint, das azofische Meer verlassen. Sollte ein Schiff in einer solchen Entfernung vom Lande, wo sie vor Anker liegen müssen, im Eise verloren gehen, so wäre für die Mannschaft sicher ans Land zu kommen, wenig Aussicht vorhanden. Ungefähr zu Anfang des November fängt es zu Taganrog an zu frieren, und das Eis verschwindet gemeiniglich zu Anfang des April.

Münze, Gewicht und Maass, wie in St. Petersburg.

Villa Nova (De Portimao),

ein befestigter Seehafen von Portugal in Algarva, liegt an einem Flusse, welcher einen durch 2 Forts vertheidigten geräumigen und sichern Hafen bildet. Derselbe liegt ONO. von Lagos und 42 Meilen W. zu S. von Tavira, unter 8° 27′ westlicher Länge und 37° 12′ nördlicher Breite.

Unkosten auf ein Schiff von 300 Tonnen:	*M.*	*R.*
Lootsengeld, ein- und ausgehend	12.	800.
Gesundheits-Certificat, Zoll, Ein- u. Ausclariren, etc.	5.	800.
Tonnengeld.	19.	500.
Hafencapitain, Certificate, Gebühren, etc.	9.	280.
Pratique-Besuch, Polizei, etc.	4.	800.
Cours ca. 5 *s.* 4 *d.* pr. Milrees.	52.	180.

Die Bahama-Inseln

bestehen aus mehren hundert Inseln von verschiedener Grösse, welche südöstlich und nordwestlich zwischen Hayti und Florida, beinahe 600 Meilen von Turk's Island, unter 21° 23', bis nach dem Mantilla Riff, unter 27° 50' nördlicher Breite, und von 71° 5' bis nach 79° 5' westlicher Länge sich erstrecken. Dieselben werden grösstentheils von Corallen gebildet, sind niedrig und flach, und nur spärlich mit Erde bedeckt; die grössere Zahl derselben ist unbewohnt. Sie gehören zu Grossbritannien. Die wichtigste Insel der Gruppe, wegen ihres Hafens und ihrer Lage hinsichtlich des Florida Canals ist New-Providence, welche die Residenz des Gouverneurs, der Sitz der Legislatur und das Hauptquartier der Truppen ist; dieselbe ist von den andern Inseln nicht wesentlich verschieden. Sie liegt unter 25° 29' nördlicher Breite und 76° 34' westlicher Länge, und erstreckt sich ungefähr 21 Meilen von Osten nach Westen und 7 Meilen von Norden nach Süden; sie ist fast mit grossen Bäumen und Strauchwerk bedeckt und sehr von Morästen und Sümpfen durchschnitten. Eine Reihe mässig hoher Hügel läuft längs eines Theils der Insel in sehr kurzer Entfernung von der See, und auf der Vorderseite dieses Bergrückens steht Nassau, die Hauptstadt und der Sitz der Regierung. Eine andere Reihe Hügel läuft mit der ersteren parallel auf eine Entfernung von $2\frac{1}{2}$ Meilen, und der ganze dazwischen liegende Raum bildet einen grossen Morast. Die Einwohnerschaft theilt man in 2 Classen: Einwohner und

Strandkaper. Die letzteren beschäftigen sich meistentheils mit Retten der Schiffe, sowie deren Mannschaft und Ladungen, da Schiffbrüche in diesen schwierigen, seichten und gefährlichen Gewässern sehr häufig sind. Sie segeln mit kleinen flachen Schaluppen, die für die Gewässer, welche sie befahren, vortrefflich geeignet sind. Sie sind auch vortreffliche Seeleute, sind mit allen den blinden Klippen, Untiefen und Brandungen bekannt und gehen mit der grössten Bereitwilligkeit und Muth der Gefahr entgegen. Ihre grössten Sammelplätze sind der Meerbusen von Florida, the Hole in the Wall und the Hogsties. Ihre Schiffe sind sehr zahlreich. Sie werden von dem Gouverneur bevollmächtigt und erhalten von allem aus den Wellen geretteten Eigenthum einen Bergelohn.

Die Haupt-Inseln, welche die Bahama-Gruppe bilden, sind New Providence und Keys, Andross Island, Green und Grassy Keys, Grand Bahama und die Berry Islands, Great and Little Abaco und Keys, Harbour Island, Eleuthera, Royal Island und Keys, Long Island, Crooked Island, Fortune Island, Acklin's Island, Great und Little Heneagua, Mariguana, French und Attwood's Kays, the Caicoss, Turks Island, Key Sal und Anguila.

Anweisung den Hafen von Nassau anzusegeln.

Wenn der Lootse nicht über die Barre kommen kann, so können Schiffe, welche sich bei stürmischen Wetter Nassau nähern, durch Beobachtung folgender Anweisungen sicher hinüber kommen, wenn der Lootse sie aufzunehmen und nach ihrem Ankerplatze zu führen bereit sein wird: Wenn eine weisse Flagge auf der Spitze von Hog Island, nahe bei dem Leuchtthurme, aufgehisst ist, so wird ein Boot mit einer weissen Flagge innerhalb der Barre in Bereitschaft sein; das Schiff wird, wenn man ungefähr 80 Faden von der Spitze von Hog Island entfernt hält und Torney's Rock (ein kleiner innerhalb der Barre befindlicher Felsen, auf welchem ein Leuchtthurm errichtet ist) und das westliche Ende von Fort Charlotte

Barracks in eine Linie bringt, in den Hafen steuern, diesen Cours behalte man bis die weisse Flagge auf der Spitze in die östliche Peilung liegt, dann setze man das Ruder nach der Steuerbord-Seite und halte nach dem Boote zu. Bisweilen ereignet es sich, dass die See selbst bei mässigem Wetter sich von Spitze zu Spitze bricht; wenn dies der Fall ist und der Wind nach dem Osten von Süden wehen sollte, so würde es für tief gehende Schiffe nicht gerathen sein einzulaufen, weil dort, bei der niedrigen Fluth, nicht mehr als 17 Fuss Wasser auf der Barre ist.

Die Unkosten auf ein britisches Schiff von 163 Tonnen sind wie folgt:

Tonnengeld und Ausclariren an den öffentlichen Büreaux	9 £	15 *s.*	8 *d.*
Hafenmeister-Gebühr	— »	16 »	8 »
Lootsengeld in den Hafen und aus demselben	4 »	3 »	4 »
	14 £	15 *s.*	8 *d.*

Des Hafenmeisters-Gebühren sind für 8 Fuss tiefgehende Schiffe und darunter 18 *s.* (altes Courant-Geld); über 8 und unter 10 Fuss tiefgehende 1 £ 8 *s.*; über 10 und unter 12 Fuss tiefgehende 1 £ 12 *s.*; für 12 und unter 14 Fuss tiefgehende 2 £; für 14 Fuss und darüber tiefgehende 2 £ 8 s.

Lootsengeld-Ansätze.

	Altes Courant-Geld.		Altes Courant-Geld.
6 Fuss u. darunter	1 £ 4 *s.*	14 Fuss u. darunter	5 £. 4 *s.*
7 » » »	1 » 12 »	14½ » » »	5 » 8 »
8 » » »	2 » — »	15 » » »	6 » — »
9 » » »	2 » 8 »	15½ » » »	6 » 16 »
10 » » »	2 » 16 »	16 » » »	7 » 8 »
11 » » »	3 » 4 »	16½ » » »	7 » 16 »
12 » » »	4 » — »	17 » » »	8 » 4 »
12½ » » »	4 » 8 »	17½ » » »	8 » 16 »
13 » » »	4 » 16 »	18 » » »	9 » — »
13½ » » »	5 » — »		

Münze, Gewicht und Maass, wie in Gross-Britannien. Der Unterschied zwischen altem Courant-Gelde und Sterling beträgt 8 bis 10 %.

St. Cristophers oder St. Kitts,

eine der britischen westindischen Inseln, liegt unter 17° 20′ nördlicher Breite 62° westlicher Länge, 50 Meilen W. zu N. von Antigua; sie bildet einen Theil der Regierung des letzteren. Die Insel hat 4 Städte, Basseterre, die Hauptstadt, Sandy Point, Old Road und Deep Bay; die beiden ersteren sind die hauptsächlichsten Häfen und sind durch das Gesetz dazu bestimmt.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 180 Tonnen Register mit Ladung einkommend und ausgehend:

Tonnengeld	64 $ 80 *c.*
Secretariats-Gebühr	4 » — »
Fort-Pass	2 » — »
	70 $ 80 *c.*

Eine Abgabe wird vom Schiffe für an Bord genommene Produkte bezahlt, wenn dieselben auf der Insel eingeladen sind, wie folgt: für Zucker 4 *s.* 6 *d.* per Fass; 3 *s.* 10 *d.* per Tierce; 9 *s.* per Barrel. Molassen 3 *s.* 4 *d.* per Puncheon. Rum 3 *s.* 4 *d.* per Puncheon; Caffee 9 *d.* per Barrel.

Münze, Gewicht und Maass wie in Gross-Britannien.

Folgendes, welches wir später bekommen haben als obige Angabe, ist genauer und man kann sich darauf verlassen.

Secretariats-Gebühr 4 $; Fort-Pass 2 $ per Schiff.

Tonnengeld.

Für alle Schiffe müssen 1 *s.* 6 *d.* per Tonne an den Zolleinnehmer beim Einclariren bezahlt werden; Schiffe der Insel bezahlen nur einmal des Jahrs.

Keine Lootsen sind erforderlich.

Die Bay-Aufseher-Gebühren.

Für Canoe-Miethe mit 2 Mann an Bord eines vor Anker liegenden Schiffs zu gehen mit Passagieren — £ 1 s. ½ d.

» einen zeitweiligen Aufenthalt an der Seite des Schiffs, über eine halbe Stunde, nach dem Ansatze pr. Stunde von . . — » 1 » ½ »

» ein Canoe mit 4 Mann und Ruder, das Doppelte der obigen Ansätze.

» die Besorgung einer Ladung Ballast und ihn an Bord zu bringen — » 3 » 1½ »

» das Abholen eines Fasses Zucker vom Strande, mit Einschluss der Träger . — » 2 » 1 »

» das Abholen von zwei Puncheons Rum oder Molassen, mit Einschluss der Träger — » 2 » 1 »

» das Abholen eines Puncheon Rum oder Molassen, mit Einschluss der Träger — » 1 » ½ »

» das Abholen von 7 Barrels Zucker . . — » 2 » 1 »

» das Abholen oder Landen von 8 Barrels trockener oder 7 Barrels gesalzener Lebensmittel, oder für eine gewöhnliche Bootsladung — » 1 » 4½ »

» das Hinbringen eines Fasses Zucker oder irgend einer andern vollen Ladung von der Dieppe Bay nach Basseterre und umgekehrt — » 16 » 8 »

» das Hinbringen eines Fasses Zucker oder irgend einer andern vollen Ladung von der White Flag Bay nach Basseterre und umgekehrt — » 12 » 6 »

» Desgl. von Sandy Point und umgekehrt — » 10 » 5 »

» » » Halfway Tree nach d°. und d°. — » 8 » 4 »

Für desgleichen von irgend einer Bay zwischen Old Road	— £	6 s.	3 d.
und Basseterre und umgekehrt	— »	6 »	3 »
» Miethe eines Arbeitsmanns für einen Tag	— »	2 »	1 »
» Desgleichen für 1/2 Tag oder 5 Stunden	— »	1 »	3 »
» » » eine Stunde oder irgend eine Zeit über 1 Stunde und weniger als 5 Stunden nach dem Ansatze von 3 Pence pr. Stunde.			

Der Arbeitstag dauert von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends, mit einer Stunde Unterbrechung für das Frühstück.

Zoll auf Produkte.

Es ist verordnet, dass vor dem Einclariren am Zollhause eines jeden Schiffes oder Barke von dem Capitain, Rheder oder einer anderen Person, welche die Aufsicht über dasselbe hat, ein Bürgschaftsschein im Betrage von 300 £. Sterling am Zollamte mit einem genügenden Bürgen für die treue Erfüllung und Bezahlung der unter dem besagten Acte erhobenen Abgaben auf alle Produkte der Insel, welche Schiffe ausführen können, ausgestellt werden soll; nämlich:

Auf jedes Fass Zucker	— £	4 s.	9 d.
» » Tierce do.	— »	3 »	10 »
» » Barrel do.	— »	— »	6 »
» » Puncheon Rum, Molassen, Syrub oder Limoniensaft	— »	3 »	4½ »
» jedes Fass desgleichen	— »	1 »	8¼ »

Die besagten Abgaben müssen vor dem Ausclariren am Zollhause bezahlt werden.

Werth der Münzen.

Fremdes Gold.

	Sterling	Courant	
Doublonen	3 £ 4 s. . .	7 £ 4 s. . .	15 $ 36 c.
Halbe Doublonen	1 » 12 » . .	3 » 12 » . .	7 » 68 »

	Sterling			Courant				
Viertel Doublonen	– £	16 s.	. .	1 £	16 s.	. .	3 $	84 c.
Achtel dito	– »	8 »	. .	– »	18 »	. .	1 »	92 »
Sechszehntel dito	– »	4 »	. .	– »	9 »	. .	– »	96 »
Fremdes Silbergeld.								
Dollar	– £	4 s.	2 d.	– £	9 s.	4½ d.	1 $	00 c.
Halber dito . . .	– »	2 »	1 »	– »	4 »	8¼ »	– »	50 »
Viertel dito . . .	– »	– »	10⅛ »	– »	2 »	4⅛ »	– »	25 »
Achtel dito . . .	– »	– »	6¼ »	– »	1 »	2,16 »	– »	12½
Sechszehntel dito	– »	– »	3⅛ »	– »	– »	7,32 »	– »	6¼
Britische Münzen.								
Sovereign	1 £	– s.	– d.	2 £	5 s.	– d.	4 $	80 c.
Halber dito . .	– »	10 »	– »	1 »	2 »	6 »	2 »	40 »
Krone	– »	5 »	– »	– »	11 »	3 »	1 »	20 «
Halbe dito . . .	– »	2 »	6 »	– »	5 »	7½ »	– »	60 »
Shilling	– »	1 »	– »	– »	2 »	3 »	– »	24 «
Sixpence	– »	– »	6 »	– »	1 »	1½ »	– »	12 »
Groat	– »	– »	4 »	– »	– »	9 »	– »	8 »
3 Pence-Stück .	– »	– »	3 »	– »	– »	6¾ »	– »	6 »
1½ dito dito .	– »	– »	1½ »	– »	– »	3⅜ »	– »	3 »
Penny	– »	– »	1 »	– »	– »	2¼ »	– »	2 »
½ do.	– »	– »	½ »	– »	– »	1⅛ »	– »	1 »
Farthing	– »	– »	¼ »	– »	– »	9/16 »	– »	0½

Dominica,

eine der unter dem Winde in Westindien zu Grossbritannien gehörenden Inseln, liegt zwischen den Inseln Guadeloupe und Martinique, 28 Meilen von jeder, unter 15° 12′ bis 15° 36′ nördlicher Breite und 61° 17′ bis 61° 32′ westlicher Länge. Diese Insel hat Mangel an guten Häfen; der von Roseau an der West- und Prince Rupert's-Bay an der Nordküste sind die einzigen erträglichen. Roseau und St. Joseph sind die vorzüglichsten Städte. Diese Insel ist zum Kielholen ungünstig. Lebensmittel aller Art sind rar und hoch im Preise. Das

Wasser zu Roseau ist nicht von guter Qualität, aber frei von Abgaben. Nach Roseau bestimmte Schiffe sollten um das südliche Ende der Insel herum fahren und Scott's Point ungefähr eine Meile Raum geben, dann dicht nach dem Lande zu halten, um nach der Stadt zu kommen, und wegen plötzlicher Windstösse, welche häufig von den Thälern oder Schluchten herunter wehen, besonders vorsichtig sein.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 182 Tonnen Register mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

Lootsengeld einkommend oder das Schiff vor Anker zu legen	– £ 15 *s.* – *d.*
Ankergeld à 10 *d.* pr. Tonne	7 » 10 » 2 »
	8 £ 5 *s.* 2 *d.*

Ballast kann man frei von Abgaben vom Strande bekommen, wenn er mit den Schiffsböten abgeholt wird, aber wenn er mit den zur Insel gehörenden Canoes geholt wird, beträgt die Abgabe 5 *d.* pr. Reise. Die Canoes nehmen jeder ungefähr 1 Tonne ein.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Grossbritannien.

St. Helena

ist eine Insel im Süd-Atlantischen Ocean, welche für alle kommenden Zeiten wegen der Gefangenschaft und des Todes Napoleon's berühmt sein wird. Sie gehört zu Gross-Britannien, liegt 800 Meilen südöstlich von der Himmelfahrts oder Ascension-Insel und 1200 M westlich von der Küste von Benguela, in Süd-Africa; unter 15° 15′ südlicher Breite und 5° 46′ westlicher Länge. Sie ist 10½ Meilen lang und 6½ Meilen breit. Von ferne hat sie das Ansehen eines hohen unterseeischen Berg-Gipfels, welcher sich plötzlich von der Küste in rauhen und fast senkrechten von 300 bis 1500 Fuss hohen Klippen erhebt, die an einigen Stellen mit tiefen schmalen Ravinen wechseln, nach der See zu abfallen und schwierige Landungsplätze für

die Fischerleute bilden. In der grössten von die gegen NW. liegt James' Town die Hauptstadt und der Hafen der Insel. Das Innere ist ein Plateau, ungefähr 1500 Fuss über dem Meeres-Spiegel gelegen, das in zwei ungleiche Theile durch einen Bergrücken getheilt wird, welcher sich ungefähr 500 Fuss über die Ebene und 2000 Fuss über die Meeresfläche erhebt. Der höchste Gipfel dieses Bergrückens, Diana's Peak genannt, ist 2703 Fuss hoch. Sie wird noch als ein Erfrischungs-Platz für nordwärts auf dem Atlantischen-Ocean fahrende Schiffe benutzt, da diejenigen, welche südwärts fahren, die Insel anzulaufen nicht im Stande sind. James' Town, der Hafen und der Sitz der Behörden, ist die einzige Stadt. Der Ankergrund in 12 Faden Wasser ist gut und der Hafen gegen Winde gut geschützt; aber derselbe ist furchtbaren Brandungen, wodurch Schiffe häufig gegeneinandergestossen werden und verloren gehen, ausgesetzt.

Hafen-Unkosten finden hier nicht Statt. Fremde sollten vor gewissen Leuten (Juden), welche, um Geschäfte zu machen an Bord kommen, auf ihrer Hut sein.

Hafen-Anordnungen.

1) Die Capitaine aller Schiffe haben dem Zolleinnehmer ein Manifest über alle nach St. Helena verschiffte Güter einzureichen und die Register der Schiffe mit einer Liste der Passagiere und Mannschaft vorzuzeigen. Auch müssen sie an das Zollhaus die Zollscheine der Ladungen der Güter von Gross-Britannien und Irland abgeben und ihre Schiffe daselbst anmelden, ehe die Ladung angebrochen wird, bei einer Strafe von 100 £.

2) Kein einziges Boot, ausgenommen das Quarantaine-Boot, darf eher an Bord oder an die Seite eines einsegelnden Schiffs kommen, ehe dasselbe zum Verkehr, welches durch eine weisse Flagge an der Spitze der grossen Bramstenge angezeigt wird, zugelassen worden.

3) Jedes Schiff, welches eine gelbe Flagge an der Spitze der Vorbramstenge aufgehisst hat, soll unter Quarantaine stehend erklärt werden.

4) Schiffscapitaine müssen den Colonial-Secretair über jede Person, welche die Insel zu verlassen beabsichtigt, 24 Stunden vorher benachrichtigen; vorausgesetzt, dass es nicht die Absicht des Capitains ist 24 Stunden nach Anmeldung zu einer Reise zu bleiben, alsdann muss er unmittelbar nach einer solchen Anmeldung von Jemand, der im Begriff steht abzureisen, sofort wie oben gesagt die Anzeige machen; diese zuletzt erwähnte Anzeige muss innerhalb 3 Stunden vor seiner Abreise geschehen, und er darf gegen die Befehle des Gouverneurs oder des Colonial-Secretairs Niemand von der Insel mitnehmen.

5) Kein Boot soll sich bei irgend einem Krahne oder Wasserplatze, während ein anderes Boot ladet, löscht oder Wasser einnimmt, an das Tross oder die Bojen festmachen; auch soll kein Boot, welches ladet oder löscht, länger als zu den Zwecken nothwendig ist, bleiben.

6) Kein Boot soll bei irgend einer Treppe länger als zum Laden, die Passagiere oder das Gepäck einzunehmen nothwendig ist, liegen bleiben.

7) Kein Boot soll länger als durchaus nothwendig ist an irgend einer der Treppen befestigt bleiben, sondern sich in hinreichender Entfernung halten, damit andere Böte sich nähern können.

8) Es darf kein Schiesspulver ohne vorherige Anzeige von 4 Stunden bei dem commandirenden Offizier der Artillerie und dem Hafenmeister gelandet werden.

9) Kein einziges Boot darf ohne Erlaubniss Jemanden oder Güter aus irgend einem Schiffe, ausgenommen aus den Schiffen Ihrer Majestät, an irgend einem andern Platze als James Valley landen.

10) Jede am Bord seiende oder am Bord eines Schiffes gewesene Person, in welchem irgend eine ansteckende Krankheit oder Seuche herrscht, soll am Bord desselben Schiffs bleiben, oder sich an einen solchen Ort begeben, der ihr von dem Gouverneur bestimmt wird, bis eine solche Krankheit oder Seuche aufgehört hat.

11) Keine Fische dürfen an der unteren Treppe gelandet und kein Abfall auf den Landungsplätzen gelassen werden; es darf auch Niemand in dem Hafen, ausgenommen in der Bucht, die an den Kohlenplatz stösst, baden; auch darf kein Aas oder ein Theil davon in die See im Hafen oder innerhalb 1 Meile weit vom Lande geworfen werden.

12) Ansätze der Boot-Miethe:

Für eine Person hin- oder zurückzufahren . . .	1 *s.*	— *d.*
» jede Person mehr	— »	6 »
» einen Brief, eine Botschaft oder ein Packet unter 25 ℔, hin oder zurück	1 »	— »
» jede 100 ℔ mehr	— »	6 »

13) Privilegirte Fährböte dürfen sich nicht weigern, einen Passagier zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang nach irgend einem in dem Hafen vor Anker liegenden Schiffe aufzunehmen, noch an der Seite desselben zu warten, wenn es verlangt wird.

14) Alle unter Quarantaine gestellten Schiffe müssen unter Anweisung des Hafenmeisters westwärts vom Hafen ankern.

15) Schiffs-Capitaine, welche in diesem Hafen, um Wasser einzunehmen, ankommen, müssen eine schriftliche, von dem Capitain unterschriebene Nachsuchung dazu, in welcher das verlangte Quantum specificirt ist, nach dem Büreau des Hafenmeisters senden.

Die Zeitkugel (Time Ball) in James Town fällt um 12 Uhr nach der mittleren Zeit auf der Insel, und wiederum um 1 Uhr nach der mittleren Zeit von Greenwich.

Capitaine und Passagiere der Schiffe werden ersucht zu bemerken, dass die Thore der Caserne und die Brücken beim Kanonenschuss am Abend heruntergelassen werden und so bis zum Kanonenschuss am Morgen bleiben. Diejenigen Personen, welche am Bord ihrer Schiffe zu schlafen beabsichtigen, müssen, ehe die Brücken für die Nachtzeit heruntergelassen sind, die Stadt verlassen.

Zölle.

Alle mit britischen Schiffen eingeführten britischen und Colonialwaaren zahlen ad valorem 3 pCt.

Alle mit britischen oder fremden Schiffen eingeführten fremden Güter 6 »

Caffee, Cacao, Chocolade, Thee, Pfeffer, Gewürze, Zucker, Taback, Manilla-Cigarren, Candis-Zucker, Curry Powder, Saucen, Sago, getroknete Früchte, etc., Droguerien, wollene, baumwollene und seidene Manufacturwaaren 10 »

Alle Kleidungsstücke, etc., die Erzeugnisse von Europa, America, Cap der guten Hoffnung und östlich davon, in britischen oder fremden Schiffen, zahlen ad valorem 10 »

Ausnahmen sind Getreide aller Art, Reis, Mehl und Vieh.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Grossbritannien.

Himmelfahrts-Insel oder Ascension.

Diese ist eine Insel im Atlantischen Ocean, zwischen Africa und Brasilien, ungefähr 8 Meilen lang und 6 Meilen breit; ihr Fort liegt unter 7° 26′ nördlicher Breite und 14° 24′ westlicher Länge. Die Insel hat eine vulkanische Bildung und einer ihrer Hügel von kuffsteinartigem Kalkstein steigt zu einer Höhe von ungefähr 2800 Fuss; sie hat ein unfruchtbares, dürres Ansehen, und war bis zur Gefangenschaft von Napoleon unbewohnt, wo sie von einer kleinen britischen Macht besetzt wurde, durch deren Bemühungen sie zum Theil

cultivirt und erstaunlich verbessert worden ist. Quellen von frischem Wasser sind entdeckt worden. Unzählige Schildkröten werden an ihrer Küste gefangen. Das Clima ist besonders gesund und der Ankerplatz, obgleich offen, soll gut sein. Der Zweck der Besitznahme ist, dass sie als Depot für Schiffsbedürfnisse dienen kann, und als Platz für die Schiffe, welche Wasser einnehmen und an der Küste von Brasilien oder in dem südlichen Atlantischen Ocean kreuzen.

An diesem Platze finden keine Unkosten Statt. Wasser ist gemeiniglich knapp.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Grossbritannien.

Capstadt,

die Hauptstadt des britischen Gebiets in Süd-Africa, liegt unter 33° 55′ 56″ südlicher Breite und 18° 21′ östlicher Länge, am Ende der Tafel-Bay, ungefähr 32 Meilen nördlich vom Cap der guten Hoffnung und an der westlichen Seite des Gebiets, dem es seinen Namen giebt. Die Tafel-Bay kann irgend eine Anzahl Schiffe aufnehmen, ist jedoch den westlichen Winden ausgesetzt, welche während der Monate Juni, Juli und August eine sehr hohe See hineintreiben, wodurch viele bedauerliche Unglücksfälle hervorgebracht worden sind. Dies ist in der That ein grosser Nachtheil für die Capstadt, welche in jeder sonstigen Hinsicht höchst vortrefflich zu einer Handels-Station geeignet ist. In der schönen Jahreszeit jedoch oder während des östlichen Monsoon ist die Tafel-Bay völlig sicher; die Wohlfeilheit und der Ueberfluss an Lebensmitteln, das gesunde Clima, und vor Allem ihre Lage machen sie zu einem besonders erwünschten Ruheplatz für nach oder von Indien, China, Australien, etc., bestimmte Schiffe.

Saldanha Bay, unter 33° 6′ südlicher Breite und 17° 58′ 15″ östlicher Länge, welche 16⅓ Seemeilen nördlich von Capstadt liegt, ist einer der besten und bequemsten Häfen von der Welt, der zu allen Jahreszeiten sicher ist.

Hafen-Vorschriften. — 1) Bei der Ankunft von Kauffahrteischiffen in der Tafel-Bay wird ein geeigneter Liegeplatz den Capitainen derselben, von dem Hafencapitain angewiesen, wenn er an Bord geht, und kein Capitain eines Kauffahrteischiffes soll ohne Erlaubniss des Hafencapitains seinen Liegeplatz verändern, es sei denn im Falle der äussersten Noth, worüber er so früh wie möglich am Hafen-Büreau Bericht erstatten muss. — 2) Sollte ein Schiffscapitain die Absicht haben eine beträchtliche Quantität Kaufmannsgüter aus- oder einzuladen, wird ihm ein Liegeplatz so nahe dem Anlegeplatz oder einem andern Landungsplatze angewiesen werden, wie die Sicherheit des Schiffs und andere Umstände es gestatten. Der Capitain wird alsdann das Schiff mit 2 täglichen Ankern festmachen, mit den offenen Klüsen nach NNO., indem er besonders dafür sorgt es so festzumachen, dass er seine Ankerketten nicht über die eines andern Schiffes legt oder auf irgend eine Weise dem ihm nahe liegenden Schiffe eine unklare Liegestelle verursacht. Schiffe, welche nur wegen Wassers und Erfrischungen in die Tafel-Bay einlaufen, können mit einem einzigen Anker auf dem äussern Ankergrunde vor Anker gehen; aber es ist besonders zu empfehlen, 80 bis 90 Faden auszulassen, wenn man vor einer Ankerkette liegt, da die Gefahr; dass der Anker abspringt oder unklar wird oder die Kette zerreisst dadurch bedeutend vermindert werden wird, und wenn man bei einem Kabeltau vor Anker liegt, einen Wurfanker mit einem guten Taue fallen zu lassen, um dem Schiffe eine feste Lage zu geben; in beiden Fällen sollte der andere tägliche Anker bereit gehalten werden um ihn fallen zu lassen. Wenn das Schiff mit täglichen Ankern festgemacht oder mit einem täglichen Anker und Wurfanker, auch mit guten Kabeltauen, Bojen und Bojenreepen recht gut gesichert ist, dann wird der Capitain die genaue Lage des Schiffs nach den Peilungen von 2 Landmarken und der Tiefe des Wassers nehmen, und sollte ein Unglück sich ereignen,

wodurch das Schiff aus dieser Stellung getrieben werden sollte, oder seine Anker verlieren würde, so muss zu der Zeit die gute Peilung und die Wassertiefe genommen und dieselbe dem Hafencapitain schriftlich angezeigt werden. Es wird besonders empfohlen, dass die Schiffe immer so klar wie möglich gehalten werden, um den Wirkungen der periodischen Winde, welche zu Zeiten mit bedeutender Heftigkeit wehen, zu entgehen.

Capstadt, den 2ten Februar 1844. Zufolge einer unter dem heutigen Datum bekannt gemachten Ordonnanz sind alle Hafen-, Anker- und Baken-Abgaben, auch jede andere bisher in dieser Colonie erhobene Hafen-Abgabe abgeschafft worden. Das Folgende ist eine Copie der in der Ordonnanz darauf Bezug habenden Clausel, nämlich: Auch ist weiter beschlossen und hierbei erklärt, dass alle Schiffe, sie mögen britische oder fremde sein, wenn sie in irgend einem der Häfen dieser Colonie ankommen, von der Zahlung aller Hafen-, Anker- und Baken-Abgaben oder jeder Art Hafenkosten gänzlich frei sein sollen. Vorstehendes bezieht sich auf Port Beaufort, Port Natal, Algoa Bay, Massel Bay, Simon's Bay, Table Bay, Saldanha Bay, Port Elizabeth, Waterloo Bay, Buffalo River und alle zu der Cap-Colonie gehörenden Plätze.

Stanford's Creek, Simon's Bay. — Bei Gelegenheit der neuen jetzt als Handelsplätze an unserer Küste emporkommenden Häfen, halten wir es für unsere Pflicht, eine Nachricht, welche wir in Betreff einer Bucht in Walker's Bay, die jetzt in dem Distrikte Caledon unter dem Namen Stanford's Creek bekannt ist, empfangen haben der Oeffentlichkeit zu übergeben. Capitain Stanford, früher im 27. königl. Regimente, welcher in der Nähe dieses Platzes wohnt, hat sich, wie wir hören, der Mühe und den Kosten unterzogen, sichere Ankerplätze für kleine Schiffe in der Bucht zu bezeichnen und einen neuen durch seine eigene Ländereien dahin führenden 9 Meilen langen Weg anlegen lassen, wodurch der

Hafen, welcher fast unzugänglish war, jetzt einem der Haupt-Korn-Districte in der Colonie geöffnet wird. Mehre kleine Ladungen Mehl und Korn sind bereits mit völliger Sicherheit während der schlimmsten Jahreszeit nach der Tafel-Bay verladen worden. Die in fragestehende Bucht wird, wie wir hören, von kundigen Leuten als eine der sichersten für kleine Fahrzeuge an unserer Küste gehalten. Sie liegt ungefähr eine Meile südwestlich von Stalacite Caverns und von Simon's Town kann man in ungefähr 6 Stunden dahin segeln.

Port Natal. — Es findet sich dort eine starke von oder längs dem Strande entgegenlaufende Strömung und die See bei NO.-Winde auf dem Ankergrund an der Aussenseite ist sehr stürmisch. Eine Stange mit einem viereckigen Gitter ist auf dem Ende des niedrigen Sandhügels als Wegweiser über die Barre aufgestellt worden und der Strand ist von einem Baume ab auf dem hohen Lande an der hintern Seite der Inseln gesäubert, eine Stange durch den letzteren gesteckt und eine andere mit einem Glase dagegen gestellt worden. Diese beiden Marken werden, wenn man nach dem Compass W. zu S. ½ W. peilt, in den mittleren Canal, welcher sehr schmal ist, hinüberführen. Am Fusse der breiten Landspitze (Bluff Point) ist ein flacher 20 Fuss hoher und 40 Fuss langer Felsen; wenn das innere Ende desselben mit der Landspitze zum Vorschein kömmt, ist man dicht am Rande der Barre und wenn derselbe ganz eingeschlossen ist, ist man gänzlich über dieselben hinaus. Da dicht an der Barre das tiefste Wasser ist, so halte man so schnell wie möglich nach einer Stange mit einem weissen Brette unter der Landspitze und steuere an der steilen Küste auf eine Entfernung von 10 Faden entlang, bis man einem grossen hellfarbigen Steine am Fusse eines rothen Fleckens in der Landspitze gegenüber kömmt, und alsdann halte man dicht an der sandigen Spitze entlang und ankere in 3 Faden Tiefe von dem hölzernen Anlegeplatz ab.

Port Jessy, Cawoods Bay. — Es macht uns eine ungewöhnliche Freude anzeigen zu können, dass ein vortrefflicher Landungsplatz auf dieser Küste, an der Mündung des Kleinemontjes, entdeckt worden ist. Nach einer genauen Untersuchung der Küste von Waterloo Bay bis nach Kowie von Seiten der Herren Cawood und ihrer Agenten, wurde der fragliche Platz in jeder Hinsicht für den besten Punkt, den man längs der ganzen Linie finden konnte, gehalten. Der Küstenfahrer, Lady Leith, wurde demnach beordert dahin zu fahren und als dieses Schiff dort ankam, liess es ungefähr 1 Meile vom Strande in 8 Faden Wassertiefe auf einem festen haltbaren sandigen Grunde die Anker fallen. Hier wurde ein Strand-Boot (Surf boat) an's Land gesetzt, Werptrossen niedergelegt und eine beträchtliche Quantität Güter ohne mehr als gewöhliche Schwierigkeit oder irgend einen Unglücksfall an's Land gebracht. Der Landungsplatz an der Westseite des Flusses (auf Knobl'es Karte der Lynedoch genannt) liegt in dem Mittelpunkte einer Bay oder vielmehr in einem halben kreisförmigen Einschnitte, der Port Jessie, Cawoods Bay genannt worden ist. Es finden sich vortreffliche Wege vom Strande ab, sowohl nach Bathurst als Graham's Town. Während der Zeit das Schiff Lady Leith dort lag, lief das Dampfschiff Rosamund auf seiner Reise nach Waterloo Bay mit von Capitain Hogg für den Kafferland-Dienst angeworbenen Recruten in die Bay ein. Wir glauben nicht zu erwartungsvoll zu sein, wenn wir annehmen, dass die Entdeckung dieses Hafens oder Landungsplatzes mit Folgen von der grössten Wichtigkeit für Lower Albany und auch für Graham's Town begleitet sein wird. Der künftige Wohlstand von beiden hängt sehr von dem Erfolge der Anstrengungen ab, welche kürzlich gemacht worden sind, um einen Seehafen an diesem Theile der Küste zu sichern. Waterloo Bay hat sich als sehr wichtig erwiesen, aber sie ist weder so vortheilhaft für den Handel dieses Districts

gelegen, noch ist sie so sicher und bequem wie der neue Hafen zu Kleinemontjes sein soll.

Den 3. Januar 1847. — Rear Admiral Davies, Oberbefehlshaber auf dem Cap der guten Hoffnung, hat 2 Anker von 30 Centner und passliche Kabeltaue als einzelne Hafenanker in Waterloo Bay, Fish River legen lassen, in der Absicht, den Schaden und die Schwierigkeit zu vermeiden, welche die Communication mit der Küste wegen der schweren Brandung, die gewöhnlich an dem Strande herrscht, und wegen der felsartigen Beschaffenheit des Grundes begleiten, indem dadurch die Kabeltaue der auf das Löschen ihrer Ladungen wartenden Schiffe zerreissen.

Mündung des Flusses Buffalo. — Lieut. Forsyth von der königl. Marine hat dem Oberbefehlshaber eine Mittheilung in Bezug auf seine Entdeckungen an der Mündung des Buffalo-Flusses eingesandt. Derselbe sagt, nach einer monatlichen Erfahrung an diesem Platze indem ich den Eingang des Flusses täglich zu verschiedenen Zeiten der Fluth und des Wetters beobachtet habe, halte ich den Buffalo-Fluss fast zu allen Zeiten bei mässigem Wetter für Strand- oder Wallfisch-Böte zugänglich; zwischen Ebbe und Fluth oder wenn die Fluth steigt, läuft die Ebbe bei Springfluthen gemeiniglich 4 bis 5 Knoten, welche für Strand-Böte es fast unmöglich macht derselben entgegen zu fahren. Der Ankergrund ist gut und der Boden hält ziemlich fest, indem die Barque Frederic Huth 2 Stürme, ohne wegzutreiben, ausgehalten hat. In der Entfernung einer halben Meile vom Eingang in 12 Faden Wassertiefe peilt der Flaggenstock auf der westlichen Spitze des Flusses nach dem Compass W. zu W., indem die Einfahrt dann ein wenig offen ist. Die Mittel, welche ich angerathen habe, als geeignet zum Landen der Güter sind dieselben wie zu Waterloo Bay, nämlich, durch Strandböte. Ich bin überzeugt, dass mit einer guten derartigen Einrichtung hier, militärische Bedürfnisse ohne grosse Schwierigkeit gelandet werden kön-

nen. Eine genauere Untersuchung der Einfahrt des Buffaloflusses ist angestellt worden und der abgestattete Bericht darüber lautet, dass, mit gehörigen Vorsichtsmassregeln eine sichere Landung zu jeder Zeit bewerkstelligt werden kann. Dies wird dem Commissariat Departement sowohl Zeit als Kosten in Vergleich mit der langen und beschwerlichen inländischen Reise ersparen.

April 1847. Die Mündung des Buffalo-Flusses sollte in einen Hafen verwandelt werden und ein Ingenieur-Offizier war dazu ernannt worden, um ein Hafenwerk ausfindig zu machen.

Tarif des Bergelohns für das Auffinden von Ankern und gekappten Kabeltauen und auch für das Suchen nach denselben.

Für jeden Anker oder jedes Kabeltau mit einer daran befestigten Boje 5 *s.* per Centner. Für jeden Anker oder jedes Kabeltau mit nicht daran befestigter Boje sollen noch zu dem obigen Ansatze die folgenden Kosten für die Dienste des Hafenmeisters und dessen Mannschaft wie auch für die Benutzung des beim Suchen und Schleppen nach denselben verwendeten Boots und Geschirrs per Tag bezahlt werden, nämlich:

	£	s.	d.
Für die Oberaufsicht des Hafencapitains .	— £	5 *s.*	— *d.*
» jeden der Mannschaft	— »	2 »	6 »
» die Benutzung des Boots und Geschirrs	— »	10 »	— »

Aber in keinem Falle sollen die obigen täglichen Kosten für eine längere Zeit als 3 Tage berechnet werden, es sei denn mit vorheriger Genehmigung des Gouverneurs.

Lootsengeld. — Nach Uebereinkunft. Dem Hafencapitain ist untersagt etwas für Lootsengeld anzunehmen.

Ein Schein mit Bürgschaft soll von den Capitainen zu Capstadt, Simon's Bay, Port Elizabeth und andern Häfen, auf Verlangen, für die treue Erfüllung der Ordonnanz-Bestimmungen gegeben werden.

Man darf keinen Ballast bei 10 Pfd. Sterl. Strafe in den Hafen unterhalb des Hochwasser-Zeichens werfen.

Kein Schiff darf seine Liegestelle ohne Erlaubniss des Hafencapitains verändern.

Provision. — Auf Vorschüsse für Schiffe rechnet man 5 %, auf Frachtbesorgungen 5 %, für das Incasso der Frachtgelder der nach diesem Orte bestimmten Schiffe 2½ %, Cassa-Vorschüsse 2½ %.

Münze. — Man rechnet hier entweder nach Pfunden, Schillingen, Pence und Farthings, oder nach Reichsthalern, Schillingen und Stüvern. 1 Stüver = ⅜ eines Penny. 6 Stüver = 2½ Pence oder 1 Schilling. 8 Schillinge = 18 Pence oder 1 Reichsthaler.

Maass und Gewicht. — Die auf dem Cap in Gebrauch befindlichen Gewichte stammen von dem Amsterdamer Normalpfund her, und die nach ihrem Werthe bestimmten sind von 50 ℔ abwärts bis auf 1 Loth oder der 32ste Theil eines Pfundes, welches als Einheit angesehen wird.

Maass für flüssige Sachen. — 16 Flasken = 1 Anker, 4 Anker = 1 Ahm, 4 Ahm = 1 Legger (Leaguer).

Kornmaass. — 4 Scheffel = 1 Mudde, 10 Mudden = 1 Fuder, 107 Scheffel = 82 Winchester Bushels, oder 4 Scheffel = 3 Imperial-Bushels, sehr nahe. 1 Mudde Weitzen wiegt durchschnittlich ungefähr 110 ℔ holländisch, welches etwas über 196 ℔ englisch ist.

Tuch- und Längemaass. — 12 Rheinländische Zoll = 1 Rheinländischem Fuss. 27 Rheinländische Zoll = 1 Holländischen Elle. 144 Rheinländische Zoll = 1 Quadratfuss. 144 Quadratfuss = 1 Ruthe. 600 Ruthen = 1 Morgen.

Die Colonial-Gewichte und Maasse mit denen von England verglichen.

Gewichte. — 100 ℔ holländisch = circa 109 ℔ englisch. 100 ℔ englisch circa 92 ℔ holländisch.

Maass für Wein oder flüssige Sachen. — 1 Flask = 6 alten Gallonen oder 4,946 Imperial-Gallonen. 1 Anker = 9½ alten Gallonen oder 31⅔ Imperial-Gallonen. 1 Legger = 152 alten Gallonen oder 126,6 Imperial-Gallonen. 1 Pipe = 110 alten Gallonen oder 91,6 Imperial-Gallonen.

Auckland, Akarsa und Bay of Islands.

Auckland und Bay of Islands (Neu-Seeland) sind seit dem Januar 1843 Freihäfen gewesen. Vorher betrug das Tonnengeld 9 Pence pr. Tonne. Lootsen werden nicht verlangt.

Das Journal des Débats enthält Folgendes aus dem Hafen von Akarsa in Neu-Seeland unter dem 22. Februar 1843:

»Am 2. Februar kam Herr Shortland, der ernannte Colonial Gouverneur, mit der Brig Victoria an, und nach langer Verhandlung mit dem Befehlshaber der französischen Station wurde am 9. die britische Flagge entfaltet. Da Herr Shortland nicht der Ueberbringer regelmässiger Instructionen von seiner Regierung war, so hielt es Herr Berart für seine Pflicht gegen seine Besitzergreifung zu protestiren und auf Befehle von der französischen Regierung für seine Abreise zu warten. Bei dem Entfalten der englischen Flagge machte der neue Colonial-Gouverneur die Ordonnanz, welche den fremden Schiffen den Wallfischfang innerhalb 3 Meilen von der Küste von Neu-Seeland verbietet, bekannt. Die französische Gerichtsbarkeit ist auf ganz Neu-Seeland gänzlich abgeschafft und die französischen Colonisten sind den engl. Gesetzen unterworfen. Französisches Eigenthum wird anerkannt und respectirt. Französische Schiffe werden von englischen Zollbeamten durchsucht und die Güter derselben dem Tarife der andern Häfen von Neu-Seeland unterworfen, nämlich 5% ad valorem, 15% auf Weine und 6 Fr. 25 Cent. pr. Gallon auf Branntwein. Herr Robinson ist jetzt die erste Magistratsperson von Akarsa, und Herr Cooper ist zum Zolleinnehmer ernannt worden

Am 26. Februar richteten die französischen Einwohner einen Protest an den Capitain Berart, worin sie erklärten, dass sie keine Autorität als die von Frankreich anerkennen würden, bis die französische Regierung officiell die Anordnungen zwischen den beiden Ländern, welche die britische Flagge aufzuhissen gestattete, bekannt gemacht habe. Dieser Protest, in sehr passenden Ausdrücken abgefasst, wird wahrscheinlich von dem Colonial-Gouverneur gut aufgenommen werden. Die Franzosen, hinsichtlich des Besitzes ihres Eigenthums beruhigt, hoffen jetzt, dass ihre Regierung alle nöthigen Massregeln ergreifen werde, um sie gegen alle Art Plackereien von Seiten der englischen Agenten sicher zu stellen. Der Wallfischfahrer, Ville de Rennes, welcher Frankreich am 22. Septbr. verliess, kam am 18. Februar zu Akarsa an. Alle unsere Wallfischfahrer gehen jetzt nach der Nordwestküste von America, in die Breiten der Marquesas- und der Sandwich-Inseln, wo während der letzten zwei Jahre eine vortreffliche Fischerei stattgefunden hat. Die Bayen von Neu-Seeland sind wenig besucht worden, und da nun unsere Wallfischfahrer Schutz und Unterstützung auf den Marquesas und Otaheite zu finden gewiss sein können, so werden sie die Breiten von Neu-Seeland selten besuchen.«

St. Domingo oder Hayti.

Port-au-Prince ist die Hauptstadt. Der Hafen wird von einer Batterie auf einer Insel nahe an der Küste geschützt. Die Wassertiefe ist ungefähr 21 Fuss bei hoher Fluth und 18 Fuss bei niedriger Fluth. Lootsen spähen immer nach Schiffen um, aber man ist nicht gezwungen sie zu nehmen; wenn man welche nimmt, giebt man gewöhnlich 4—12 Dollars. Die Schiffe liegen 100 bis 500 Yards von der Küste entfernt Es giebt keine Docks oder Kais. Der Hafen ist sehr sicher,. ausgenommen während der stürmischen Monate von August bis November.

Den 17. August 1843. Die jetzigen Abgaben sind folgende: Ein Decret hebt den Zoll auf Ausfuhr-Artikel, Erzeugnisse des Bodens und der Landes-Industrie auf und setzt an die Stelle desselben einen andern Zoll-Tarif. Alle fremden Schiffe, die von einem Hafen nach einem andern fahren, zahlen in jedem Hafen eine Abgabe von 100 haytischen $ per Schiff von 150 Tonnen oder darunter; ferner 150 $ von 150 bis 200 Tonnen und 200 $ für diejenigen über 200 Tonnen. Das Tonnengeld ist von 1 spanischen Dollar auf 2 erhöhet. Der Tonnengehalt soll nach haytischem Maasse geschätzt werden. Das Kai- und Wagegeld auf Einfuhren ist verdoppelt. Der territoriale Einfuhrzoll auf Blauholz ist auf 2 $ per 1000 ℔ herabgesetzt. Die Zölle auf Ausfuhren sind auf die Hälfte herabgesetzt. Caffee von 23 auf 13, Blauholz von 7 auf 4. Auf Einfuhren keine Veränderung. Das Tonnengeld beträgt 2 spanische $ per Tonne. Die andern Abgaben werden in haytischen Dollars per Schiff berechnet, nämlich; 12 $ für jeden der folgenden Beamten. Hafen-Commandant, Platz-Commandant, Kriegs-Commissair, Administrator, Zoll-Director, Dollmetscher Schatzmeister und Doctor. Stempel zum Ein- und Ausclariren 16½ $. Wasser- oder Fontaine-Taxe 20 $.

Nach Hayti fahrende Schiffscapitaine sollten ihre Charte-partie so ausstellen lassen, dass sie selbst ihre eigenen Kosten bestreiten können, oder sie werden 3 *s.* Sterling für einen haytischen Dollar, welcher nur 1 *s.* 6 *d.* werth ist, zu bezahlen haben. Die Abgaben müssen in spanischen Dollars bezahlt werden und der spanische Dollar gilt dort 3 haytische, welches 9 s. macht. Wenn die Capitaine von ihren Befrachtern die Freiheit haben ihre eigenen Ausgaben zu bezahlen, so ersparen sie viel Geld.

Münze. — Die haytischen Dollars enthalten so viel Zusatz, dass sie nicht mehr als 1 *s.* 6 *d.* werth sind. Der Dollar wird in halbe, Viertel und Cents eingetheilt.

Gewichte und Maasse. — Die Gewichte werden wie bei Avoirdupois eingetheilt, sind aber 8 % schwerer als in England. Die Maasse sind dieselben wie die in Frankreich üblichen.

Havana auf Cuba,

liegt an der Nordküste der schönen Insel Cuba, von welcher es die Hauptstadt ist und das Castell Moro liegt nach Humboldt unter 23° 8′ 15″ nördlicher Breite und 82° 22′ 45″ westlicher Länge. Der Hafen von Havana ist der schönste in Westindien oder vielleicht von der Welt. Der Eingang ist schmal, aber das Wasser tief, ohne Barre oder sonstiges Hinderniss und dehnt sich innerhalb desselben zu einer prächtigen Bay aus, welche 1000 Schiffe von dem grössten Tiefgang, die bis dicht an die Kais kommen, aufzunehmen im Stande ist. Die Stadt liegt längs dem Eingange und auf der Westseite der Bay. Die Vorstadt Regla liegt auf der entgegengesetzten Seite. Die Castelle Moro und Punta, ersteres auf der Ostseite und letzteres auf der Westseite der Einfahrt zum Hafen sind stark befestigt, wie die ganze Stadt überhaupt; die Citadelle ist auch sehr fest und Festungswerke sind auf den benachbarten Anhöhen, welche die Stadt und den Hafen bestreichen. Das Arsenal und die Marine-Docks liegen nach dem westlichen Winkel der Bay zu, aber nach dem Süden der Stadt. Havana ist wegen seiner Lage, welche die beiden Einfahrten zu dem Golfe von Mexiko beherrscht, seiner grossen Festigkeit und seines vortrefflichen Hafens in politischer Hinsicht bei weitem die wichtigste Marine-Station in Westindien. Als eine Handelsstadt nimmt sie auch den ersten Rang ein; indem sie in dieser Hinsicht keiner in der neuen Welt, Newyork ausgenommen, nachsteht. Während einer langen Zeit war Havana fast im Besitze des ganzen auswärtigen Handels von Cuba, aber seit Aufhebung des alten Colonial-Systems im Jahre 1809, als alle Häfen der Insel den

Fremden frei geöffnet wurden, sind verschiedene Häfen, als: Matanzas, Trinidad, Santiago, Nuevitas, Holguin, Manzanilla, Guatanamo, Cardenas und Mariel Plätze von grosser commercieller Wichtigkeit geworden. Die schnelle Ausdehnung des Handels von Havana ist daher gänzlich der Freiheit, welche es geniesst, und der grossen Zunahme des Reichthums und der Bevölkerung der Stadt, wie auch der ganzen Insel überhaupt zuzuschreiben.

Das Tonnengeld auf britische Schiffe beträgt 12 Plata-Reale oder $1\frac{1}{2}$ \$ per Tonne; auf spanische Schiffe 5 Reale mit noch 1 % Zulage für eine Abgabe, welche man Balanza nennt. Ein britisches Schiff von 300 Tonnen, welches eine allgemeine Ladung aus- und einladet, würde circa 645 Dollar 1 Reale oder 134 £ 8 *s.* Sterling zu bezahlen haben. Cours 4 *s.* 2 *d.* per Dollar.

Folgendes trat am 1. Januar 1844 in Wirksamkeit:

I. Jede mit einem spanischen Schiffe ausgeführte Kiste Zucker zahlt 5 Reale, mit einem fremden Schiffe 6 Reale.

II. Jedes mit einem spanischen Schiffe nach einem spanischen Hafen ausgeführte Quintal Caffee zahlt 3 Reale, mit einem spanischen Schiffe nach einem fremden 4 Reale, und mit einem fremden Schiffe nach einem fremden Hafen $4\frac{1}{2}$ Realen.

III. Molassen und spanischer Branntwein sind frei von Ausfuhr-Abgaben

IV. Jedes mit Molassen voll beladen abgehende Schiff ist frei von der Bezahlung des Tonnengeldes.

V. Jedes Schiff, welches über 1000 Kisten ladet, wird das Tonnengeld nach seinem Maasse bezahlen; wenn es ein fremdes Schiff ist 6 Real pr. Tonne, wenn ein spanisches $2\frac{1}{2}$ Real.

VI. Denselben Vortheil in Rücksicht des Tonnengeldes geniessen Schiffe, welche 2000 Säcke Caffee und über 300 Pipen Rum ausführen. Bagger-Maschine, $1\frac{1}{4}$ Reale pr. Tonne,

Kaigeld 10 Reale, spanische Schiffe 6 Reale für jede 100 Tonnen, für welche das Schiff nur in Häfen, wo Kais sich vorfinden, zu belasten ist. Zollhaus-Besuch beim Einclariren 5½ $ pr. Schiff mit Ladung, 2 $ 6 *R*. mit Ballast. Auszug aus dem Manifeste 1 $. Zollhaus-Besuch beim Ausclariren 5½ $ mit Ladung, 2¾ $ mit Ballast. Zollscheine für die ausgehende Ladung mit Stempel 16¼ $. Uebersetzung des Manifestes 12 $. Zollbeamten-Gebühren 5 $, mit Ballast 3 $. Hafen-capitain 6 $. Bakengeld 4 $. Gesundheits-Certificat 8 $. Gebühren an die Regierungs-Secretaire 4 $. Besuch des Doctors 2 $.

Ausser den obigen Kosten sind gewöhnlich Arbeiter erforderlich, um bei dem Ein- oder Ausladen behülflich zu sein.

Die hiesige Regierung hat angefangen einen Dry-Dock in dem Marine-Arsenal ausgraben zu lassen, welcher Kriegsschiffe vom ersten Rang aufzunehmen im Stande sein wird. Neue Kais werden auch jetzt vor dem Landungsplatz angelegt und mehre öffentliche Anlagen sind vervollkommnet worden.

Münze. — 1 Dollar = 8 Realen de Plata = 20 Realen de Vellon. 1 Doublone = 17 Dollars. Kaufleute rechnen 444 Dollars = 100 £ oder 1 Dollar = sehr nahe 4 *s*. 6 *d*. Sterling. Es giebt auch einen Ausfuhrzoll auf Gold von 1¾ % und auf Silber von 2¾ %.

Gewicht und Maass. — 1 Quintal = 100 ℔ oder 4 Arrobas zu 25 ℔. 100 ℔ spanisch = 101¾ ℔ englisch. 108 Varas = 100 Yards. 1 Fanega = sehr nahe 3 Bushels. Eine Arroba Wein oder Sprit = sehr nahe 4,1 englischen Wein-Gallonen. Ein Oxhoft Zucker = 1300 ℔; ein Sack Caffee = 150 ℔; ein Oxhoft Molassen = 110 Gallonen; eine Pipe Tafia oder Rum = 120 Gallonen und ein Ballen Taback = 100 ℔.

Provision. — Man rechnet 5 % für Fracht-Besorgungen und 2½ % für Assecuranz. Auf Vorschüsse 5 %, wo keine andere Provision zu berechnen ist.

English Harbour (Antigua).

Tonnengeld auf 196 Tonnen, à 1 *s.* 6 *d.* pr. Tonne,	14 £ 15 *s.* 6 *d.*
Lootsengeld, einkommend	3 » 16 » 8 »
» ausgehend	2 » 4 » 2 »
Gesundheits-Certificat	— » 16 » 8 »
Ballast, 90 Tonnen, nach Uebereinkunft . . .	8 » 5 » - »
	29 £ 18 *s.* - *d.*

Schiffe, welche in diesem Hafen Steinkohlen für den Marine-Dock ausladen, können dieselben auf den Kai, an welchem das Schiff liegt, setzen; aber Steinkohlen für das Commissariat-Departement müssen aus dem Schiffe auf ein Gerüst gebracht und nach der seichtesten Stelle des Hafens (wo nicht Wasser genug für ein Boot ist) gefahren und dort gelandet werden. Die Befrachter sind schlau genug, das Schiff zu verpflichten, die Steinkohlen zu landen.

Proviant ist sehr theuer; frisches Rindfleisch kostet 8 *d.* pr. ℔, Zucker 8 *d.* pr. ℔; der letztere Artikel wird etwas hoch erscheinen, wenn man bedenkt, dass er der Haupt-Ausfuhr-Artikel der Insel nach England ist.

Münze, Gewicht und Maass, wie in England.

Barbados.

Bridgetown, die Hauptstadt, liegt längs der Küste von Carlisle Bay, unter 13° 5′ nördlicher Breite und 59° 41′ westlicher Länge. An der Luvwärts- oder NO.-Seite befindet sich eine Kette Felsen, die Cobblers genannt, in einer Entfernung vom Ufer, welche das Nahekommen an die Insel sehr gefährlich macht. Die Insel ist öfters von Orcanen, welche in August, September und October stattfinden, heimgesucht worden.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 250 Tonnen:

Tonnengeld am Zollhause	43 £	18 s.	1 d.
» am Schatzmeisters-Bureau	13 »	10 »	– »
Hafenmeisters-Gebühren	— »	18 »	9 »
Secretairs-Gebühren	1 »	5 »	– »
Clarirung	— »	12 »	6 »
	60 £	4 s.	4 d.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Grossbritannien.

Monte Video,

die Hauptstadt der Republik Uruguay, am nördlichen Ufer des Rio de la Plata, unter 34° 54′ 11″ südlicher Breite und 56° 13′ 18″ westlicher Länge, liegt 2° 3′ 33″ westlich vom Cap St. Mary, der nördlichen Grenze der Mündung des La Plata. Von Norden kommende nach Monte Video bestimmte Schiffe steuern gemeiniglich nach diesem Cap, indem sie in den Fluss einlaufen zwischen demselben und der kleinen Insel Lobos in 14 bis 15 Faden Tiefe. Der Cours ist von da beinahe W. bis zur Insel Flores, auf welcher ein 112 Fuss über dem Meeres-Spiegel erhabener Leuchtthurm mit einem Dreh-Lichte sich befindet. Von Flores nach Monte Video sind 16 Meilen in gerader Linie und der Cours W. zu S. nach dem Compass. Ein Leuchtthurm 475 Fuss über dem Meeres-Spiegel, ist auf dem Gipfel des Berges Video, wovon die Stadt ihren Namen hat, errichtet worden. Die letztere ist auf einer hervorragenden Landzunge erbauet, indem der Hafen an deren Südseite liegt. Dieser, der beste am La Plata, ist ein grosses kreisförmiges Bassin, welches nach SW. offen ist; das Wasser darin ist gemeiniglich seicht und nicht über 14 bis 19 Fuss, aber da der Grund ein weicher Schlamm ist, werden Schiffe, wenn sie auf den Grund stossen, selten beschädigt. Man sollte jedoch bemerken, dass die Wassertiefe im Hafen sowohl, als durch den ganzen Rio de la Plata sehr

von der Richtung und Stärke der Winde abhängt. Der Südwind, Pamperos genannt, weht mit grosser Heftigkeit gerade in die Bay von Monte Video und verursacht ziemlich oft ein Steigen von einem Faden oder mehr hinsichtlich der Wassertiefe; aber er fügt den Schiffen, welche mit den Ankern nach Südwest, Südost, und mit einem nach Norden gehörig festgemacht sind, selten vielen Schaden zu.

Hafenkosten.	Fremde Schiffe	Nationale Schiffe
Tonnengeld von über See gekommenen Schiffen, pr. Tonne	3 Realen	2 Realen
Während des Ein- und Ausladens zahlen beide Classen einen Dollar pr. Tag, pr. Schiff.		
Pratique mit einem Lootsen	8 Dollars	4 Dollars
Boot	2 »	2 »
ohne Lootsen	4 »	2 »

Nationale und fremde Schiffe, welche weder aus- noch einladen und nicht länger als 6 Tage bleiben, zahlen Nichts; diejenigen hingegen, welche über 6 Tage im Hafen bleiben, zahlen ein Drittel des obigen Tonnengeldes.

Hospital-Abgaben. — Nationale und fremde Schiffe, welche nach einem fremden überseeischen oder an dem Plata-Strome liegenden Hafen segeln, zahlen 2 Dollars pr. Schiff, 4 Reale für den Capitain, 2 Reale für jeden Matrosen und 1 Dollar für jeden Passagier.

Das Lootsengeld von Monte Video nach Buenos Ayres ist in Monte Video zu bezahlen.

Wenn das Schiff nicht tiefer geht als

9 Fuss Burgos Maass	50 $
9 bis 10 Fuss Burgos Maass	60 »
10 » 11 » » »	70 »
11 » 12 » » »	80 »
12 » 13 » » »	100 »

13	bis	14	Fuss	Burgos	Maass	120 $
14	»	15	»	»	»	140 »
15	»	16	»	»	»	160 »
16	»	17	»	»	»	190 »
17	»	18	»	»	»	220 »

Münze. — Die Courant-Münze ist der brasilianische Patacon oder spanische Dollar, welcher 960 Centesimos gilt; 100 Cents = 1 Reale; 800 Cents oder 8 Realen = 1 Dollar; 960 Cents oder 9 Realen 60 Cents = 1¼ Dollar Courant oder einem harten Dollar oder Patacon.

Gewicht und Maass, wie in Spanien. Siehe Cadix.

Folgende Angaben enthalten das Nähere.

Tonnengeld und Hafen-Abgaben auf fremde Schiffe. — Tonnengeld 3 Realen Courant pr. Tonne, Wache am Bord 8 Realen Courant pr. Tag, Hospitalgebühren 4 Dollars 4 Realen Courant, Ein- und Ausclariren 35 Dollars Courant, Hafen-Lootsengeld 10 Dollars Cour., Zollhaus-Schiff 1 Dollar Cour.

Lootsengeld von Cap St. Maria nach Monte Video. — Für 12 Fuss Tiefgang zahlen Schiffe 50 Dollars, 13 Fuss 60 Doll., 14 Fuss 70 Dollars, 15 Fuss 90 Dollars, 16 Fuss 110 Dollars, 17 Fuss 130 Dollars, 18 Fuss 150 Dollars, 19 Fuss 180 Dollars.

Hafen-Abgaben auf nationale Schiffe aus See. — Hafen-Lootsengeld 2 Dollars, Tonnengeld 2 Realen pr. Tonne, Ein- und Ausclariren 10 Dollars 6 Cents. Küstenfahrer zahlen keine Hafen-Abgaben.

Courant-Geld. Das Courant wird in Dollars, Realen und Reis berechnet, nämlich: 100 Reis = 1 Reale, 8 Realen = 1 Dollar Courant.

Der Dollar Courant (nominell) ist 16⅔ weniger als der spanische oder Silber-Dollar ohne Säulen. Der spanische Silber-Dollar und der Patacon oder patriotische Dollar sind gleich 960 Reis und 20 % mehr werth als der Dollar Courant.

Port-au-Prince,

die Hauptstadt der Insel Hayti, liegt unter 18° 33′ 42″ nördl. Breite und 72° 27′ 11″ westlicher Länge an der Westküste der Insel, am Ende eines grossen und tiefen Golfs. Die Einfahrt zum Hafen ist zwischen der weissen Insel und der südlichen Küste. Die Wassertiefe wechselt von circa 18 Fuss bei der Ebbe und 21 Fuss bei voller Fluth. Es ist gebräuchlich sich beim Einlaufen in den Hafen eines Lootsen zu bedienen, aber man ist nicht dazu gezwungen. Die Lootsen sehen immer nach Schiffen aus. Schiffe liegen mit einem Anker am Bug und am Spiegel 100 bis 500 Yards vom Ufer und löschen und laden vermittelst der Böte, weil weder Docks noch Kais da sind, um ihnen diese Arbeiten zu erleichtern. Der Hafen ist vollkommen sicher, ausgenommen während der Orcane, welche man von August bis November erwarten kann.

Die Unkosten auf ein britisches Schiff sind folgende: Tonnengeld 2 spanische Dollars pr. Tonne. Die andern Abgaben werden pr. Schiff bezahlt und zwar in haytischen oder Courant-Dollars, nämlich 12 Dollars an jeden der folgenden Beamten: An den Administrator, Platzcommandanten, Kriegscommissair, Hafencommandanten, Zolldirector, Dolmetscher, Schatzmeister und Doctor. Stempel für das Ein- und Ausclariren 16 haytische Dollars, Fontaine-Taxe 20 Dollars, Lootsengeld 2 Dollars.

Courant- oder haytische Dollars jeder 1 *s.* 6 *d.*; spanische Dollars jeder 4 *s.* 6 *d.*

Die Unkosten auf ein britisches Schiff würden betragen:

Tonnengeld, zum Course von 4 *s.* 6 *d.* pr. Doll.	90 £	– *s.*	– *d.*
Andere Abgaben 134½ à 1 *s.* 6 *d.*	10 »	2 »	1 »
Für Hafenkosten allein	100 £	2 *s.*	1 *d.*

Münze, Gewichte und Maasse. — Das Gewicht des Dollars ist 216 Gran; der halbe und viertel Dollar stehen damit in Verhältniss; aber beinahe das halbe Gewicht der Münze besteht aus Zinn oder anderem Zusatze, so dass der Werth

des Dollars nicht über 1 *s.* 6 *d.* beträgt. Die Gewichte auf Hayti theilt man ein in Avoirdupois und Apothekergewicht, dieselben sind aber 8 % schwerer als die britischen Gewichte. Die Maasse sind dieselben wie die in Frankreich gebräuchlichen.

Die philippinischen Inseln.

Diese Inseln bilden eine grosse im asiatischen Archipelagus liegende Gruppe. Von diesen Inseln giebt es 10 grosse, nämlich: Luzon, Mindoro, Panay (3 Provinzen), Isla de Negros, Zebu, Leyte, Samar, Masbate, Palayan und Magindanao. Die Uebrigen sind kleiner.

Manilla, der Sitz der Regierung, ist der Haupthafen für den auswärtigen Handel der Philippinen. Am Eingange des Hafens befindet sich eine Barre, welche bei der niedrigen Ebbe nur 13 Fuss Wassertiefe hat. Schiffe von 600 Tonnen mit Ballast und von 300 Tonnen mit Ladung passiren dieselbe. Grosse Schiffe ankern zu Cavite, ungefähr 3 Seemeilen südwärts von Manilla, wo ein guter Hafen ist, welcher gegen die West- und Süd-West-Winde gut geschützt wird.

Die Bedingungen unter denen fremde Schiffe und Kaufmannsgüter in Manilla zugelassen werden, sind durch einen am 14. December 1837 bekannt gemachten Tarif bestimmt worden, der durch die Handels-Administration am Ende des Jahrs 1838 in Kraft gesetzt wurde. Derselbe hat keine Veränderungen erlitten, ausgenommen, dass im Jahre 1838 der Handel mit gewissen Artikeln, welche wie man meinte, den französischen Handel besonders betrafen, verboten wurde.

Entrepôt- und Transito-Abgaben auf den philippinischen Inseln erhoben.

Auf die in das Entrepôt zugelassenen ansländischen Produkte sind die Abgaben festgesetzt wie folgt:

Magazin- und Administrations-Abgabe für 1 Jahr ist bei der Ankunft der Werth von 1 % und bei der Absendung

desgleichen. Ueber 1 Jahr wird noch eine Abgabe als Zulage nach Verhältniss der Länge der Zeit erhoben.

Ohne besondere Erlaubniss des Oberaufsehers können die Güter nicht länger als 2 Jahre im Entrepôt bleiben und in keinem Falle darf es über 3 Jahre gestattet werden. Die Güter im Entrepôt sollen nach dem Tarife geschätzt werden. Die im Tarife nicht benannten Güter werden nach den laufenden Preisen des Platzes zur Zeit der Einfuhr geschätzt. Für flüssige Sachen, im Falle der Leckage, Zerbrechen des Gefässes oder der Verdünstung, wird die Abgabe beim Abholen aus dem Magazin nach der durch die Beglaubigung erklärten Quantität erhoben.

Die Capitaine oder Supercargos fremder Schiffe können während der 40 Tage der Ablieferungs-Zeit ihrer Manifeste die ganze Ladung oder einen Theil derselben für Transito-Güter erklären. Nach Ablauf dieser Zeit müssen die Güter woraus die Ladung besteht, entweder für das Entrepôt oder zum inländischen Gebrauch declarirt werden; wenn keine Declaration gemacht wird, werden die Güter für das Entrepôt erklärt.

Jedes gestellte Verlangen die Güter einzuschiffen, um dieselben vor Ablauf der 40 Tage zurück zu senden, schliesst die Verzichtleistung auf die Vortheile der Declaration für den Transit der mit dem Schiffe eingeführten Güter ein.

Polizei des Hafens von Manilla und dessen Ankergrund.

Folgende zu Manilla am 15. Juli 1842 von dem Oberbefehlshaber der philippinischen Inseln bekannt gemachten Verordnungen wurden sogleich in Kraft gesetzt:

Art. I. Jedes in die Bay einlaufende Schiff ist verpflichtet bei der Insel Corregidor seine Flagge aufzuhissen und sich von den Regierungs-Fahrzeugen, welche zu dem Zwecke bei der Insel stationirt sind, durchsuchen zu lassen. Diese Fahr-

zeuge überreichen dem Capitain Anweisungen nach dem Ankergrunde, nämlich die gegenwärtigen Verordnungen und die Karte der Bay, wenn es nothwendig ist.

Wenn der Capitain ohne von dem Wetter gehindert zu sein, die Durchsuchung von den Schiffen des Staats vermeidet, wenn es ihm durch das Abfeuern einer Kanone angekündigt wird, zahlt derselbe als Strafe den doppelten Werth des verbrauchten Pulvers. In Sicht von Manilla und Cavite sollen Schiffe ihre Flagge aufhissen.

Art. II. Kein in die Bay einlaufendes Schiff kann mit Jemanden in Verkehr treten ohne den Sanitäts-Besuch erhalten zu haben und ohne zum freien Verkehr zugelassen zu sein. Bis dahin muss das Schiff die Quarantaine-Flagge oder irgend eine andere Signal-Flagge an dem Besahnmast-Top aufhissen.

Nach den Sanitäts-Verordnungen ist der Capitain für jeden stattfindenden Verkehr vor dem Besuch und der freien Zulassung verantwortlich. Für jede Uebertretung des Gesetzes zahlt derselbe 250 Piaster (54 £). Das Verbot alles Verkehrs erstreckt sich im Falle der Seenoth auf Schiffe, welche denselben Beistand leisten.

Art. III. Der Capitain muss zur Zeit des Besuchs das Gesundheits-Certificat des Hafens, von welchem er kam, und in Ermangelung dessen eine von ihm selbst unterschriebene Declaration, ob eine ansteckende Krankheit in dem Hafen, von wo er kam, herrschte, wie auch über den Gesundheits-Zustand aller Individuen mit denen derselbe in See ging nnd die Vorfälle auf der Reise beibringen. Die Mannschaft und Passagiere müssen sich zur Inspection auf dem Verdecke versammeln und die Fragen, welche der Sanitäts-Beamte an sie zu richten für nöthig hält, beantworten.

Der Capitain muss auch das am Bord befindliche Register oder die Schiffspapiere abliefern, so dass man den Namen des Schiffes, der Nation, welcher es gehört, den Namen des Ca-

pitains, den Tonnengehalt des Schiffs, dessen National-Acte mit Bezeichnung des Datums der Abfahrt, des Aufenthalts im Hafen, des Bestimmungs-Orts, der am Bord befindlichen Waffen, der Ladung, des Namens des correspondirenden Rheders und aller merkwürdigen Vorfälle auf der Reise in Erfahrung bringen kann. Derselbe muss auch eine von ihm selbst unterschriebene Liste der Passagiere und Mannschaft mit Bemerkung ihres Ranges, Gewerbes und deren Pässe einreichen.

Um jede Verzögerung oder Irrthum zu vermeiden, muss der Capitain vor dem Hafen-Besuch den Zustand seiner Gesundheit, den der Mannschaft und Passagiere, wie auch die Musterrolle der Mannschaft und Passagiere schriftlich aufsetzen. Für jede ungenaue Angabe in dieser Declaration bei der Anzahl der in der Musterrolle beschriebenen Individuen, bei der Angabe ihres Ranges oder Gewerbes, verfällt derselbe jedesmal in eine Strafe von 250 Piastern (54 £). Wenn der Capitain zur Zeit des Besuchs die obenerwähnten Gegenstände nicht schriftlich aufgesetzt hat, kann das Schiff nicht ohne einen erneuerten Besuch in den Hafen einlaufen.

Alle Briefe und Depeschen müssen dem Post-Gehülfen, welcher immer beim Besuch zugegen ist, übergeben werden. Der Capitain erhält von dem Post-Amte nach einem ihm bei der Zahlung eingehändigten Tarife, die Kosten für das Ueberbringen besagter Briefe und Depeschen.

Art. IV. Jedes Schiff, welches Quarantaine hält und dem kein Verkehr gestattet ist, muss sich nach den Vorschriften, welche dem Capitain eingehändigt werden, richten, und die gelbe Flagge oder das Signal an dessen Besahnmast-Top beibehalten. Jede Uebertretung wird nach den Gesetzen geurtheilt und der Capitain verfällt in eine Strafe von 500 Piastern (108 £), selbst wenn sie auch keine schlimmen Folgen hat.

Art. V. Der Capitain ist zur Zeit der Ausschiffung verpflichtet sich bei dem Hafencapitain einzufinden, um mit

seinen Passagieren vor die Behörden geschickt zu werden. Personen von Rang brauchen den Capitain nicht zu begleiten. Die Gebräuche der Insel werden ihnen zur Zeit des Besuchs bekannt gemacht.

Art. VI. Auf dem Ankergrunde ist es nicht gestattet die Kanonen geladen zu behalten noch dieselben abzuschiessen, ausgenommen in Fällen der Seenoth oder bei vorher erhaltener Erlaubniss. Uebertreter müssen 20 Piaster (4 *£* 6 *s.* 8 *d.*) als Strafe und 10 Piaster (2 *£* 3 *s.* 4 *d.*) für jede abgefeuerte Kanone bezahlen.

Art. VII. Jeder Capitain muss der Regierung oder deren Bevollmächtigten eine Bürgschaft von 500 Piastern (108 *£*) stellen, als Gewährleistung für die Befolgung der gegenwärtigen Verordnungen, und zwar innerhalb 30 Stunden nach dem Besuch zu Manilla und 48 zu Cavite oder Canacao. Wenn der Capitain diese Termine überschreitet, bezahlt derselbe eine Strafe von 50 Piaster (10 *£* 16 *s.* 8 *d.*) und erhält einen Verweis.

Art. VIII. Um Ballast zu löschen oder an Bord zu nehmen, muss der Capitain die Erlaubniss des Hafencapitains dazu haben. Die Unterlassung dieser Formalität, wenn man Ballast, Schmutz oder sonstige untertauchbare Sachen in die See wirft, unterwirft ihn einer Strafe von 100 Piaster (21 *£* 12 *s.* 6 *d.*) in der Bay, und von 200 Piaster (43 *£* 5 *s.*) in dem Hafen von Cavite und in dem Flusse Manilla.

Art. IX. Personen, welche mit Schiffen verkehren, denen der Verkehr verboten ist, verfallen in eine Strafe von 25 Piaster (5 *£* 8 *s.* 4 d.) und Capitaine in eine von 50 Piaster (10 *£*. 16 *s.* 8 *d.*)

Art. X. Schiffe dürfen nach 10 Uhr Abends kein Handelsgeschäft auf dem Ankergrunde treiben, es sei denn, dass sie vorher Erlaubniss dazu erhalten haben, oder dass eine dringende Nothwendigkeit dazu vorhanden ist. Der Capitain irgend eines Kauffahrteischiffs oder der Eigenthümer irgend einer

Banca, welcher diese Verordnung übertritt, ist einer Strafe von 25 Piastern (5 £ 8 s. 4 d.) unterworfen. Vor Anker liegende Schiffe können jede verdächtige Banca, welche sie nach 12 Uhr Nachts anruft, anhalten. Zur Unzeit am Lande entdeckte Matrosen werden eingezogen und nach den Gesetzen für jede unordentliche Handlung, welche sie begangen haben, bestraft.

Art. XI. Die Schiffe müssen beim Einlaufen in den Fluss ihr Schiesspulver in verschlossenen und gemerkten Packeten abliefern. Capitaine werden für jedes Pfund Pulver, welches sie gegen diese Verordnung am Bord zurück behalten, mit einer Strafe von 1 Piaster (4 s. 6½ d.) belegt.

Art. XII. Nach 8 Uhr Abends darf kein Feuer auf dem Flusse sein und kein Licht ohne eine Laterne getragen werden bei einer Strafe von 5 Piastern (1 £ 6 s. 8 d.) Es wird besonders befohlen, dass kein Pech, Theer oder Schmier oder irgend eine brennbare Substanz bei einer Strafe von 25 Piastern (5 £ 8 s. 4 d.) am Bord eines Schiffes geschmolzen oder heiss gemacht werden darf.

Art. XIII. Es wird gleichfalls befohlen, dass der Capitain nicht das Ganze oder irgend einen Theil der am Bord befindlichen Waffen landen darf, bei einer Geld- oder Körperstrafe, welche für solche Fälle festgesetzt ist.

Art. XIV. Niemand hat das Recht einen Eingebornen oder Einwohner für irgend ein von ihm in seiner täglichen Arbeit beim Kielholen der Schiffe oder bei irgend einer andern Arbeit auf oder an den Schiffen begangenes Versehen zu bestrafen. Die Bestrafung gebührt dem Hafencapitain.

Art. XV. Kein Eingeborner kann, ungeachtet seines eigenen Wunsches, nach den Arbeits-Stunden am Bord bleiben.

Art. XVI. Der Capitain darf keinen Passagier ohne einen Regierungspass bei 250 Piaster (54 £) Strafe am Bord aufnehmen. Auch darf er keinen Passagier verstohlenerweise vom Bord seines Schiffs an's Land gehen lassen bei einer Strafe

von 100 Piastern (21 £ 12 *s.* 6 *d.*). Passagiere können nur bei regelmässiger Erlaubniss vom Hafencapitain an's Land gehen.

Um das Entlaufen zu verhindern ist das Versetzen der Mannschaft von einem Schiffe auf das andere ohne vorherige Anzeige an den Hafencapitain bei einer Strafe von 10 Piastern (2 £ 3 *s.* 4 *d.*) nicht gestattet.

Die Bevollmächtigten und Bürgen sind während der Dauer des Aufenthalts und bis das Schiff aus dem Hafen ist für die mit Erlaubniss am Lande befindlichen Leute, welche zur Schiffsmannschaft gehören, für falsche Gesundheits-Berichte, oder irgend eine andere Uebertretung verantwortlich.

Capitaine werden im Falle des Entlaufens von irgend einem ihrer Leute, wenn sie nicht sogleich dem Hafencapitain davon benachrichtigen, so dass der Letztere den Arrest des Deserteurs befehlen kann, zu einer Strafe von 10 Piastern (2 £ 3 *s.* 4 *d.*) verurtheilt. Wenn das Entlaufen zur Zeit der Abfahrt stattfindet, sind die Bevollmächtigten für die durch die Entlaufenen verursachten Kosten von der Zeit ihres Arrestes bis zu der ihrer Abreise aus dem Lande verantwortlich.

Art. XVII. Der Capitain muss bei dem Todesfalle einer Person am Bord dem Hafencapitain schriftliche Anzeige davon machen, indem er ihn von der Ursache des Todes unterrichtet und um Erlaubniss zur Beerdigung bittet.

Das Werfen der Leichen in die See ohne Erlaubniss wird mit 25 Piastern (5 £ 3 *s.* 9 *d.*), ohne Präjudiz des Verfahrens zu welchem die nicht gegebene Declaration Anlass von Seiten der Civil- und Sanitäts-Behörden geben muss, bestraft.

Art. XVIII. Capitaine müssen unter gewöhnlichen Umständen, um einen Erlaubnissschein zu ihrer Abfahrt zu bekommen, sich zwei Tage vorher mit ihrer von dem Hafencapitain unterschriebenen Musterrolle bei der Regierung einstellen. Das Büreau des besagten Hafencapitains wird ihnen ihre Abfertigungspapiere bei Vorzeigung der Certificate,

welche feststellen, dass sie den Gesetzen der Regierung, des Zollhauses und des Postamts nachgekommen sind, aushändigen.

Jedes, ohne seine Abfertigungspapiere zu besitzen, abfahrende Schiff erlegt 2 Piaster per Tonne Strafe. Abfahrende Schiffe müssen vorher eine Signal-Flagge am Top ihres grossen Masts aufhissen.

Art. XIX. Bei jedem speciellen Umstande müssen die Capitaine bei den ausserordentlichen Besuchen, welche die Civil-Behörden des Hafens, des Schatzamts oder der Sanität verlangen, zugegen sein.

Art. XX. Der Capitain darf keinen seiner Leute von der Schiffsmannschaft, ohne sich für alle Schulden, welche dieselben machen können, zu verbürgen, an's Land setzen lassen.

Art. XXI. Wenn ein Schiff abgesegelt ist, sind die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung auf die Bürgen bis zur Erfüllung der geleisteten Garantien anwendbar.

Art. XXII. Die Strafgelder werden im Wiederholungsfalle verdoppelt.

Art. XXIII. Alle früheren Verordnungen und Tarife und Alles, was den gegenwärtigen entgegen ist, sind widerrufen.

Polizeiliche Verordnungen beim Ankern.

Die Capitaine müssen, wenn sie ankern, dafür sorgen ihre Anker nicht auf die Taue anderer vor Anker liegenden Schiffe fallen zu lassen und die Bewegungen derselben nicht zu erschweren; dieselben sind verpflichtet ihre Lage sobald der eine oder der andere Fall ihnen bekannt gemacht ist, zu ändern. Wenn die von Schiffen eingenommene Lage nicht für deren Sicherheit oder für die Polizei passt, sind die Capitaine verbunden nach den Anweisungen des Hafencapitains dieselbe zu ändern.

Kein Schiff, wenn es einmal vor Anker liegt, kann sich ohne vorherige Erlaubniss von seiner Lage entfernen, ausgenommen im Falle der Noth, wovon der Capitain am Büreau

des Hafencapitains, sobald die Umstände es gestatten, die Anzeige machen muss.

Am Ankergrunde unweit der Barre von Manilla oder wenn bei schönem Wetter ein Theil der Mannschaft gemeiniglich an's Land gehet und Unfälle eintreten, welche die Rückkehr an Bord verhindern, sollen die Schiffe immer einen Anker fallen lassen.

Die Capitaine müssen, um in den Fluss einzulaufen oder denselben zu verlassen, die Genehmigung des Hafencapitains nachsuchen, welcher ihnen die nöthigen Vorschriften einhändigen, ihnen einen Lootsen geben und die verlangte Hülfe leisten wird.

Eingelaufene und vor Anker liegende Schiffe können in hiernach erwähnten oder ähnlichen Fällen die folgenden Signale an ihre Rheder oder Bevollmächtigte geben, und wenn die besagten Rheder und Kaufleute nicht antworten können, wird ihnen jedesmal der verlangte Beistand, welchen die Umstände gestatten wollen, von der Hafenbehörde geleistet werden. Die Kanonenschüsse können in Zwischenräumen wiederholt werden, wenn die Schiffe ihre Flaggen aufgehisst haben. Die aufzuhissende Flagge ist die Nationalflagge, und wenn es nothwendig ist, können zwei Flaggen aufgehisst werden, eine als ein Signal irgend einer Art, und in Ermangelung derselben eine Flagge von getheertem Tuche, etc.

Erbetener Beistand.	Flaggen.	Kanonenschüsse.
Für Ankertaue	1 am Bugspriet	1
» Anker	1 am Besahnwanten . . .	1
» Ankertaue und Anker	1 am Bugspriet 1 am Besahnwanten	1
» Schaluppe	2 am Besahnmaste . . .	1
» Aufruhr am Bord . .	1 an den grossen Wanten	1
» Brand	2 am Top des gr. Mastes	2

Manifest der Ladung.

Den Verordnungen von 1837 zufolge müssen die Capitaine oder Supercargoes spanischer oder fremder Schiffe das all-

gemeine Manifest ihrer Ladung mit Bezeichnungen der Packen, deren Mark und Nummer, wie auch deren Gewicht oder Zahl der Artikel, welche im Packen nicht enthalten sind, während der 36 Stunden, welche auf den Ankunftsbesuch zu Manilla und während der 48 Stunden zu Cavite folgen, überreichen.

Der Administrator ertheilt alsdann sogleich den spanischen Schiffen die Erlaubniss zum Ausladen. Die Erlaubniss zum Ausladen fremder Schiffe ertheilt derselbe 24 Stunden später. Die Ursache dieser Verzögerung ist, um den Capitainen oder Supercargoes Zeit zu lassen in einem besonderen Manifeste die Packen mit ihren Marken und Nummern oder das Gewicht der Güter, welche dieselben für den Transito zu declariren wünschen, zu überreichen.

Der Administrator ermächtigt durch einen besondern Erlaubnissschein das Ausladen des Gepäcks, welches dem Zollhause zur Expedition eingeliefert werden muss, jedoch mit Ausnahme von Kleidungsstücken, welche in einem Taschentuche oder offenen Umschlage enthalten sein können, wie auch das Pult oder Portfolio des Capitains oder der Cajüt-Passagiere, wenn sie vorher am Bord beglaubigt worden sind.

Nach geschehener Ausladung müssen die Betheiligten sogleich eine Liste der Packen, welche sie zum Entrepôt bestimmen, mit einer klaren und genauen Bezeichnung von derem Inhalte oder von dem Gewichte oder der Zahl der Artikel, wie auch mit der Bezeichnung der Güter, welche sie zur Consumtion einführen, einhändigen.

Die Pflichtigen müssen, ehe das Zollhaus mit der Expedition und Uebermachung der Güter vorschreitet, für die Bezahlung der Abgaben einen Bürgen, welcher von dem Administrator angenommen wird, stellen.

Wenn die 24 Stunden, ohne dass eine Declaration für das Entrepôt gemacht worden ist, verfliessen, werden sämmtliche Güter, als zur Consumtion declarirt, angesehen werden.

Nationale oder fremde Schiffe, welche mit einer Ladung von den Produkten des Landes und dessen Industrie, oder mit einer Ladung irgend anderer Produkte von dem Hafen abgefahren sind, können, wenn sie zurückzukehren genöthigt sind, ohne einen auswärtigen Hafen angelaufen zu sein, einen solchen der besagten Ladung, den sie für geeignet halten, ohne irgend eine Abgabe zu bezahlen ausladen und landen, so dass sie dieselben wieder ausführen können, ohne irgend eine Abgabe mehr als diejenigen Abgaben, welche sie bei der ersten Ausfuhr bezahlt hatten, zu erlegen; die besagten Güter können in den Magazinen des Zollhauses oder in irgend einem andern von dem Administrator bezeichneten Magazine unter gehöriger Aufsicht niedergelegt werden.

Die von irgend einem Schiffe aus den Entrepôts genommenen Güter können mit den vorgeschriebenen Formalitäten, bis das Schiff wieder in See gehen kann, wieder einclarirt oder in andern Magazinen niedergelegt werden, ohne zur Bezahlung irgend einer Eingangs- oder Ausgangs-Abgabe verpflichtet zu sein.

Schiffe, welche nach dem Ankergrunde zurückkommen, können die ganze oder einen Theil ihrer Ladung, je nachdem ihre Ausbesserungen es erforderlich machen, landen, indem sie dieselben in einem Magazine unter Oberaufsicht des Zollhauses, ohne irgend eine Abgabe zu bezahlen, niederlegen, bis die Arbeit geschehen ist. Sollte aber der Capitain es vorziehen dieselben in einem Entrepôt niederzulegen, so werden die Packen nach ihrer Gattung unter den gewöhnlichen Bedingungen gegen eine verminderte Abgabe von 1 Procent zugelassen, welche nur beim Herausnehmen aus demselben nach der Declaration des Manifestes bezahlt werden soll.

Tonnengeld.

Der Verordnung von 1837 zufolge ist das Tonnengeld festgesetzt worden wie folgt:

Fremde Schiffe und chinesische Champans, welche im Hafen ein- oder ausladen, zahlen 2 Reale pr. Tonne,

fremde Schiffe, welche mit Ballast ein- oder ausclariren 1 » » »

fremde Schiffe, welche wegen Proviant, Wasser oder Anker zurückkommen, zahlen 1 » » »

Die andern Unkosten sind Gebühren, welche von 15 bis 20 Dollars nach der Grösse des Schiffs wechseln, für den Hafencapitain und die Besuche der Gesundheitsbeamten, für Pässe etc.

Folgende werden nicht als Artikel der Ladung, bei Anwendung der ersten Abgabe, erachtet: Bei der Einclarirung die Contanten und nothwendigsten Bedürfnisse; bei der Ausclarirung der Schiffs — Proviant.

Das Tonnengeld wird nach dem durch das Patent festgesetzten Maasse oder der an den Zoll-Administrator von dem Capitain oder Bevollmächtigten des Schiffs überreichten Matrikel-Rolle bestimmt.

Münze, Gewicht und Maass, siehe Manilla.

Porto-Rico oder Puerto-Rico,

eine den Spaniern gehörende westindische Insel, die kleinste und östlichste der grösseren Antillen, liegt hauptsächlich zwischen 17° 55′ und 18° 30′ nördlicher Breite und 65° 40′ und 67° 20′ westlicher Länge. Die Insel hat im Norden das Atlantische Meer und im Süden das Caraibische; auf der Ostseite von den Jungfern-Inseln durch die Virgin-Passage und von Hayti auf der Westseite durch die 80 Meilen breite Mona-Passage getrennt. Die Gestalt dieser Insel ist die eines länglichen Vierecks, dessen Länge von Osten nach Westen ungefähr 100 Meilen und dessen Breite ungefähr 38 Meilen beträgt. Eine Bergkette, deren höchster Gipfel am nordwestlichen Ende ungefähr 3000 Fuss hoch ist, läuft durch den

Mittelpunkt der Insel. Zahlreiche Flüsse, von denen einige 2 bis 3 Seemeilen von ihrer Mündung für Schooner und Küstenfahrer schiffbar sind, haben ihre Quellen in dieser Kette und fliessen auf beiden Seiten derselben in die See. Die Küstenlinie hat zahlreiche Einschnitte von Bayen und Buchten, von denen einige vortreffliche Häfen für Schiffe von grosser Tragfähigkeit bilden.

Die Haupt-Häfen für die Ein- und Ausfuhr der Güter und Produkte der Insel sind folgende: San Juan de Porto-Rico, Mayagues, Ponce, Guayama, Aguadilla, Cabo Roxo, Guayanilla, Salinas, Manati, Patillas, Penuelas, Saguerillo, Fayaribo, Areibo, Naguabo und Humacao.

Cork, den 21. Januar 1846. Das Schiff City of Boonah, welches hier ankam, fuhr einem verlassenen Schiff, von ungefähr 400 bis 500 Tonnen welches auf einem Felsen ungefähr 2½ Meile von der Südwest-Spitze von Porto-Rico festsass, vorbei. Der Felsen ist auf der Karte nicht angemerkt und es schienen ungefähr 7 Fuss Wasser darauf zu sein.

Neues Baken-Licht zu San Juan. — Das neue Licht ist am Eingange des Hafens von San Juan unter 18° 29′ nördlicher Breite und 66° 7′ westlicher Länge von Greenwich, auf einer Höhe von 187 Fuss über dem Meeresspiegel ausgestellt worden. Dasselbe dreht sich in 8 Secunden und kann 20 Meilen weit gesehen werden.

Porto-Rico (San Juan de),

die hauptsächlichste Stadt und der bedeutendste Seehafen der obigen Insel, von welcher sie die Hauptstadt ist, liegt auf hohem Grunde, unter 18° 29′ 10″ nördlicher Breite und 66° 13′ 15″ westlicher Länge, am Ende einer durch einen schmalen Isthmus mit dem Lande verbundenen Halbinsel. Die Stadt, welche längst der Ostseite des Hafens liegt und 30,000 Einwohner zählt, ist stark befestigt. Die Strassen kreuzen sich einander in rechten Winkeln, und die Stadt, da sie an einem

Abhange liegt, ist recht trocken, und kann als eine der besten und gesundesten in Westindien angesehen werden. Der Hafen hat eine auffallende Aehnlichkeit mit dem von Havana, dem er nur wenig nachsteht. Der ungefähr 300 Faden breite Eingang hat am nordwestlichen Winkel der Stadt auf der Ostseite das Morro-Castell, und wird auf der West- oder entgegengesetzten Seite durch Forts, auf zwei kleinen Inseln errichtet, vertheidigt. Im Innern dehnt er sich in ein geräumiges Bassin aus, dessen Wassertiefe 5, 6 und 7 Faden wechselt. An der Westseite, der Stadt gegenüber, sind grosse Sandbänke, aber die Einfahrt zum Hafen und der Hafen selbst wird von keiner Barre oder Untiefe gehindert.

Folgende sind die Hafenkosten zu Aguadilla auf Porto-Rico auf eine Brig von 220 Tonnen Register:

Tonnen- Anker- und Bakengeld	189 $ 87 c.
Hafenmeistergebühr und Lootsengeld	24 » 50 »
Commandanten- und Fort-Pass	6 » — »
Dolmetschers-Gebühr	8 » — »
Abfertigungs-Documente vom Zollhause auf gestempelten Papier	14 » 50 »
	242 $ 87 *c.*
zum Course von 4 *s.* 3 *d.*	52 £

Aguadilla ist eine offene Bay und Schiffe können ohne einen Lootsen einlaufen. Mayagues ist ein schöner Hafen. Obiges Schiff segelte dahin zur Bequemlichkeit, zahlte aber keine Abgaben mehr.

Unkosten auf eine Brig von 295 Tonnen Register zu Ponce auf Porto-Rico, mit Ballast einkommend und einer Ladung Molassen ausgehend:

Tonnengeld, 295 Tonnen à 5½ Reale pr. Tonne,	202 $ 81 *c.*
Einclariren in Ballast	12 » — »
Ankergeld	2 » — »
Latus	216 $ 81 *c.*

Transport	216 $ 81 c.
Balanza 1,04 %	2 » 17 »
Prämie von 1/4 % auf spanisches Gold	6 » 84 »
Hafenmeisters-Gebühr, Lootsengeld einkommend und ausgehend	20 » 50 »
Dolmetschers-Gebühr	8 » — »
Fort-Pass	1 » 50 »
Stempel-Papier, Ein- und Ausclariren	8 » 75 »
Gesundheits-Certificat	2 » 25 »
Wächter am Bord während des Ausladens des Ballasts	7 » — »
	273 $ 82 c.

zum Course von 4 *s.* 3 *d.* circa 58 £.

Provision 2½ %. Wechselcours 4 $ 75 *c.* pr. 1 £.

Sonstige Kosten:

Lichterfracht für Ballast und Ladung	246 $ 62 c.
Holz zum Stauen der Molassen	78 » 50 »
Schlachter-Rechnung	100 » 67 »
15 Fass Wasser à 75 *c.* pr. Fass	11 » 25 »

Ballast kostet an's Land zu bringen 4 $ pr. Lichterschiff von 16 bis 18 Tonnen oder 1 *s.* pr. Tonne.

Lichterfracht, pr. Fass Molassen 30½ *c.*

Frisches Fleisch, 12 ℔ pr. Dollar.

Arbeitslohn, 1½ $ pr. Tag.

Wasser, 75 *c.* pr. Fass.

Der Doctor berechnet für einen Besuch am Bord des Schiffes 12 $.

Münze, Gewicht und Maass, siehe Cadix.

Newyork,

die Hauptstadt des gleichnamigen Staats und Haupthandelsstadt der Vereinigten Staaten, liegt unter 40° 42′ nördlicher Breite und 74° 8′ westlicher Länge, am südlichen Ende der Insel Manhattan, auf der Spitze des Zusammenflusses des

Hudson mit East River, durch welchen ersteren Manhattan von New Jersey und durch letzteren von Long Island getrennt wird. Newyork Bay oder der innere Hafen ist einer der geräumigsten und schönsten von der Welt; er ist ganz von dem Lande eingeschlossen und hat vortrefflichen Ankergrund. Der Eingang zu der Bay durch die Narrows ist äusserst schön. Auf jeder Seite derselben sind die Ufer, obgleich bis dicht an den Rand des Wassers mit Holz bewachsen, doch dicht mit Meierhöfen, Dörfern und Landhäusern besetzt. Am Oberende sieht man die Thürme der Stadt und in der Ferne die überaus steilen Ufer des Hudson. Von Newyork bis zur Barre; zwischen Sandy Hook Point und Schryer's Island — die Scheidung zwischen dem äussern Hafen und dem atlantischen Meere — sind ungefähr 17 Meilen. — Festungswerke, zur Vertheidigung der Stadt und der Schiffe, sind bei den Narrows, auf Governor's Island nnd an andern Stellen errichtet worden.

Newyork verdankt sein erstaunliches Emporblühen der vortrefflichen Lage, die es zu der grössten Handelsstadt der neuen Welt gemacht hat. Die Fluth steigt ungefähr 6 Fuss, und selbst bei der Ebbe ist das Wasser auf der Barre 21 Fuss tief; das Wasser in der innern und äussern Bay, wie auch in dem Flusse ist so tief, dass die allergrössten Schiffe dicht an den Kaien liegen und noch sehr weit den Fluss hinauf fahren können. Die Schifffahrt in der Bay wird nur selten durch Eisgang unterbrochen, weil die sehr starke Fluth und die Nähe des Meeres denselben verhindern, wenngleich die Chesapeake und Delaware Bay mit Eis belegt sind. Die Wirkung der Fluth in dem Hudson ist bis nach Troy, 160 Meilen oberhalb Newyork, bemerkbar, wodurch die Schifffahrt auf diesem Flusse sehr erleichtert wird. Diese natürlichen Vortheile sind durch Canäle, welche den Hudson nicht nur mit den Seen Ontario und Erie, sondern auch mit dem Flusse Ohio und folglich mit dem Mississippi und dem Golfe von Mexico

in Verbindung gebracht haben, sehr erweitert worden. Keine Stadt, ausser Neworleans erfreut sich einer so ausgebreiteten inländischen Schifffahrt; dadurch aber, dass der Hafen von Newyork leichter zu erreichen und das Clima gesunder ist, wie auch, dass die Stadt in der industriösesten Gegend der Union liegt und hier die Sclaverei abgeschafft ist, sind derselben weit grössere Vortheile erwachsen, als ihrer Nebenbuhlerin im Süden, welche ihr auch höchst wahrscheinlich für die Folge das Uebergewicht überlassen wird.

Um in den Hafen von Newyork einzulaufen ist der Cours von der äussersten weissen Tonne auf der Barre fast ganz W., bis man die Tonne auf der südwestlichen Spitze der Ostbank passirt ist und alsdann beinahe ganz N. Die Fahrt in diesen Gewässern ist äusserst bequem. Die Lootsen kommen gemeiniglich schon am Bord ausserhalb der Barre, denn sonst können sie nur das halbe Lootsengeld verlangen, und geschähe es nicht aus Furcht, die Assecuranz ungültig zu machen, ihre Dienste würden nur selten in Anspruch genommen werden. Beinahe am Ende der langen, niedrigen, von dem New Jersey Ufer hervorragenden Landzunge, Sandy Hook genannt, steht ein Leuchtthurm unter 40° 28′ nördlicher Breite und 74° 8′ westlicher Länge. Dieser Leuchtthurm hat ein kräftiges, festes Licht, welches am Bord der von westwärts herkommenden Schiffe bei klarem Wetter 10 Seemeilen weit gesehen werden kann; allein seiner Lage wegen kann es am Bord der von S. kommenden Schiffe nicht zeitig genug bemerkt werden bis man demselben zu nahe ist, und dieses Uebelstandes wegen lag früher ungefähr 7 Meilen östlich von Sandy Hook Point ein Leuchtschiff vor Anker. Im Jahre 1828 wurden jedoch 2 Leuchtthürme auf Neversink Hills, beinahe 4 Meilen S. zum O. von Sandy Hook, errichtet. Sie stehen ungefähr 300 Fuss von einander; der nördliche hat ein festes und der andere ein Dreh-Licht. Diese beiden grossen, kräftigen Lichter stehen 250 Fuss über dem Meeresspiegel erhaben und können

bei klarem Wetter, in einer Entfernung von 40 bis 50 Meilen, in jeder Richtung gesehen werden. Seit der Errichtung dieser Leuchtthürme ist das Leuchtschiff nicht mehr vorhanden. Die Schiffe laden und löschen an den Kaien auf beiden Seiten der Stadt. Jetzt liegt das Leuchtschiff wieder auf seinem alten Platze.

Hafenkosten.— Für americanische Schiffe, oder für Schiffe derjenigen Länder, welche mit den Vereinigten Staaten Reciprocitäts-Verträge abgeschlossen haben, sind folgende:

Für das Einclariren	5 $ 70 c
» » Ausclariren	2 » 70 »

Zollhaus-Gebühren.— Für das Einclariren eines Schiffes von 100 Tonnen oder darüber 2 Dollar 50 Cents; für das Ausclariren eines Schiffes von 100 Tonnen oder darüber 2 Dollar 50 Cents; für das Ausclariren eines Schiffes unter 100 Tonnen 1 Dollar 50 Cents; für das Einclariren eines Schiffes unter 100 Tonnen 1 Dollar 50 Cents; für jede verspätete Einclarirung 2 Dollar —; Löschzettel 20 Cents, für jeden amtlichen Bürgschaftsschein 40 Cents. Erlaubnissschein Güter zur Ausfuhr zu laden, wegen des Rückzolls 30 Cents. Rückzoll-Bürgschaftsschein oder sonstiges amtliches Certificat 20 Cents. Für ein amtliches Document, (Register ausgenommen) wenn es von Jemand verlangt wird 20 Cents.

Abgaben für Besichtigung der Schiffe.— Für alle anderen Dienstleistungen, Messen und Bescheinigung ausgenommen, am Bord eines Schiffes von 100 Tonnen und darüber, mit verzollbaren Waaren 3 Dollar; für ähnliche Dienstleistungen am Bord eines Schiffes unter 100 Tonnen 1 Dollar 50 Cents; alle Schiffe, die nicht verzollbare Waaren am Bord haben, 67 Cents.

Kosten auf ein Schiff von 300 Tonnen, welches im Hafen von Newyork eine gewöhnliche Ladung zur Ausfuhr einnimmt	160 $ — c.
Ditto auf ein Schiff von gleicher Ladung zum Löschen	80 » — »

Steinkohlen zu löschen, pr. Chaldron — $ 25 c.
Taback zu laden, pr. Fass — » 25 »
Baumwolle ditto, pr. Ballen — » 25 »
Mehl ditto, pr. Tonne — » 3½»
Leinsaat ditto, ditto — « 7 »

Kaigeld. — Schiffe unter 50 Tonnen zahlen 50 Cents per Tag, und für jede 50 Tonnen mehr 12½ Cents Zulage.

NB. Die Kaien sind alle Privateigenthum.

Hafenmeisters-Gebühren. — Schiffe, welche löschen, zahlen 1½ Cents per Tonne, diejenigen, welche fremdes Zoll- und Tonnengeld bezahlen, das Doppelte. Diese Abgaben müssen jedoch 48 Stunden nach Ankunft des Schiffes entrichtet werden. Schooner, etc., als Küstenfahrer, zahlen 2 Dollar. — Um einen Streit rücksichtlich des Liegeplatzes auszugleichen werden 2 Dollar bezahlt.

Lootsengeld. — Jeder Lootse, welcher seinen Dienst am Bord eines Schiffes östlich oder südlich von der weissen Tonne auf dem östlichen Ankergrunde, nahe der Barre antritt und es wohlbehalten nach einen ordentlichen Kai führt und vor Anker bringt, kann, wie auch im umgekehrten Falle, von der Stadt nach jenen Punkten, gesetzlich folgendes Lootsengeld verlangen, nämlich für Schiffe der Vereinigten Staaten und diejenigen anderer Länder, welche vertragsmässig auf demselben Fusse mit den americanischen stehen, sind die Ansätze wie folgt: Jedes Schiff, welches unter 14 Fuss tief gehet, zahlt 1 Dollar 50 Cents per Fuss; Schiffe, welche 14 Fuss und unter 18 Fuss tief gehen, zahlen 1 Dollar 75 Cents per Fuss; Schiffe, welche 18 Fuss oder darüber tief gehen, zahlen 2 Dollar 25 Cents per Fuss. Dieselben Ansätze des Lootsengeldes werden für ein jedes Schiff gestattet, welches irgend wohin innerhalb des Hooks gebracht werden kann, dessen Capitain oder Rheder nicht wünscht, dass dasselbe nach den Stadtkaien gebracht werde. Jedem Lootsen, welcher ein Schiff nach der Westseite der weissen Tonne bringt, ist nur das

das halbe Lootsengeld zu bezahlen. Gar kein Lootsengeld soll einem Lootsen gegeben werden, wenn er nicht ein Schiff nach der südlichen Seite des oberen Middle Ground bringt, auch wenn das Schiff nicht 70 Tonnen gross ist, es sei denn, dass das gewöhnliche Signal nicht gegeben wird, in welchem Falle ihm das halbe Lootsengeld bezahlt werden muss. Zwischen dem 1. November und dem 1. April einschliesslich zahlen 10 Fuss und darüber tiefgehende Schiffe 4 Dollar als Zulage, unter 10 Fuss tiefgehende 2 Dollar; auch wird jedem Lootsen, welcher ein Schiff bis ausser Sicht des Leuchtthurms bringt, ein Viertel seines Lootsengeldes mehr bezahlt; für jeden Tag, welchen der Lootse auf Verlangen am Bord bleibt, bekömmt er 3 Dollar. Fremde Schiffe, welche nicht durch Vertrag berechtigt sind, unter denselben Bedingungen, wie die der Vereinigten Staaten einzuclariren, müssen an die Lootsen ein Viertel mehr und auch 5 Dollars über die vorhergehenden Ansätze des Lootsengeldes bezahlen.

Hafenvorsteher. — Schiffe und Güter, welche in einem beschädigten Zustande ankommen und für Rechnung von Assecuradeurs ausserhalb der Stadt Newyork in öffentlicher Auction verkauft werden sollen, müssen unter Oberaufsicht der Hafenvorsteher sein, welche die Ursache der Beschädigung und den Betrag des Verkaufs und der Kosten erforderlichen Falls bescheinigen können. Die Gebühren betragen, nach dem Bruttobetrage des Verkaufs gerechnet, $1\frac{1}{2}$ %; für jede Besichtigung beschädigter Güter am Bord eines Schiffes, in einem Waarenlager, in den Docks oder an den Kaien 3 Dollars; für jede Besichtigung des Rumpfes, der Spieren, des Tauwerks, etc. eines Schiffes 5 Dollars; für jedes Certificat 1 Dollar 25 Cents; für das Certificat über das Unglück des besagten Schiffes 2 Dollars 50 Cents. Schiffe, welche fremdes Zoll- und Tonnengeld bezahlen, müssen für dieselben Dienstleistungen das Doppelte bezahlen.

Tonnengeld. — Americanische Schiffe, wie auch Schiffe von Dänemark, Central-America, den Niederlanden, Hamburg, Bremen, Lübeck, Preussen, Schweden, Norwegen, Oldenburg, Russland, Oesterreich, Brasilien, Hannover, den päpstlichen Staaten, Portugal und Sardinien, von welchem Hafen oder Orte sie auch kommen mögen, wie auch französische Schiffe, welche von Martinique und Guadeloupe kommen, sind frei vom Tonnengelde. Französische Schiffe, welche von andern Häfen kommen, wie auch alle anderen fremden Schiffe, (ausgenommen die obenbenannten), welche von Häfen kommen, wo die Americaner handeln dürfen, zahlen 1 Dollar pr. Tonne; diejenigen, welche von Häfen kommen, wo die Americaner nicht handeln dürfen, zahlen 2 Dollars 50 Cents pr. Tonne. Spanische Schiffe, welche direct von Spanien kommen, zahlen 5 Cents pr. Tonne.

Folgende wichtige Nachricht für Schiffsrheder und Andere, welche bei dem Transport von Auswanderern nach den Vereinigten Staaten betheiligt sind, ist von dem Colonial Land and Emigration Board bekannt gemacht worden: »Nachdem Ihrer Majestät Colonial Land and Emigration Commissioners eine Copie der beiden von dem Congress der Vereinigten Staaten im Februar und März d. J. erlassenen Gesetze, hinsichtlich einer besseren Ordnung bei dem Transporte von Passagieren auf Kauffahrteischiffen, erhalten haben, so halten sie es für Recht, den britischen Rhedern und Andern bei dem Passagierhandel Betheiligten bekannt zu machen, dass die Hauptverordnungen in diesen Gesetzen weit genauer und schärfer bestimmt sind, als die entsprechenden Bestimmungen in dem britischen Passagier-Gesetze. Folgendes ist der kurze Inhalt dieser Gesetze in so weit sie die von diesem Lande nach den Vereinigten Staaten fahrenden Schiffe betreffen: Kein Schiff darf auf dem unteren Decke mehr als einen Passagier für 14 Fuss freie Oberfläche, auch in keinem Falle mehr als zwei Passagiere für jede 5 Tonnen des Tonnengehalts des Schiffes

führen. Jedes Kind, wenn auch noch so jung, wird für einen Passagier gerechnet. Die Strafen wegen Uebertretung dieser Verordnung betragen 50 Dollars für jeden überzähligen Passagier, welche den Capitain treffen, der auf irgend eine Zeit, die nicht über ein Jahr sein darf, gefänglich eingezogen werden kann; wenn die überzähligen Passagiere im Ganzen 20 betragen, so fällt das Schiff den Vereinigten Staaten anheim. Wenn das Schiff mehr als zwei Reihen Schlafstellen hat oder der Zwischenraum zwischen der unteren Schlafstelle und dem Decke weniger als 6 Zoll beträgt, oder die Schlafstellen nicht gut eingerichtet oder ihre Dimensionen weniger als 6 Fuss in die Länge und 18 Zoll in die Breite für jeden Passagier betragen, so verfallen die Capitaine und Rheder einzeln in eine Strafe von 5 Dollars für jeden am Bord befindlichen Passagier. Die verschiedenen Strafen fallen auf das Schiff, welches für die Bezahlung derselben verkauft werden kann.« Dieses Gesetz trat für alle von dem vereinigten Königreiche abfahrenden Schiffe in Kraft, welche nach dem 31. Mai 1847 in den Vereinigten Staaten ankommen werden.

Münzen. — Der Dollar zu 10 Dimes wiegt 416 Gran Standard-Silber = 4 *s.* $3,_{75}$ *d.* Sterling; der halbe Dollar zu 5 Dimes wiegt 208 Gran Standard-Silber = 2 *s.* $4,_{67}$ *d.* Sterl.; der viertel Dollar zu $2^{1}/_{2}$ Dimes wiegt 104 Gran Standard-Silber = 1 *s.* $0,_{93}$ *d.* Sterling; der Dime zu 10 Cents wiegt $41^{3}/_{5}$ Gran Standard-Silber = 0 *s.* $5,_{46}$ *d.* Sterling; der halbe Dime zu 5 Cents wiegt $20^{4}/_{5}$ Gran Standard-Silber.

Das Standard-Silber ist 1485 Theile fein und 179 Zusatz.

Die Münzen der Vereinigten Staaten werden nach dem Decimal-System eingetheilt, nämlich: 10 Mills = 1 Cents; 10 Cents = 1 Dime; 10 Dimes = 1 Dollar; 10 Doll. = 1 Eagle.

Neue Gewichte und Maasse. — Das Pfund Avoirdupois (Handelsgewicht) ist herzuleiten von dem Troy-Gewichte der Münze nach den gesetzlichen Verhältnissen von 5700 Gran,

welche das Pfund Troy ausmachen, gegen 7000 Gran Troy, welche das Pfund Avoirdupois ausmachen. Das Maass für flüssige Sachen soll sein die Wein-Gallone von 231 Cubiczoll, und das Maass für trockene Sachen der Winchester Bushel von 215042 Cubiczoll nach dem Standard von 36 Zoll angenommen, wie die englische Yard.

Regeln um die Währungen der verschiedenen Staaten in einander zu verwandeln.

Die Währungen von New-Hampshire, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut und Virginia in diejenigen von Newyork und North-Carolina zu verwandeln, addire man zu der gegebenen Summe den dritten Theil derselben; diejenigen von Pensylvania, New-Jersey, Delaware und Maryland addire man zu der gegebenen Summe ein Viertel derselben; bei denjenigen von South-Carolina und Georgia subtrahire man zwei Neuntel von der gegebenen Summe.

Die Währungen von Newyork und North-Carolina in diejenigen von New-Hampshire, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut und Virginia zu verwandeln, subtrahire man von der gegebenen Summe ein Viertel derselben; diejenigen von Newyork und North-Carolina in diejenigen von Pensylvania, New-Jersey, Delaware und Maryland zu verwandeln, subtrahire man von der gegebenen Summe ein Sechstel derselben; diejenigen von Newyork und North Carolina in diejenige von South-Carolina zu verwandeln, addire man zu der gegebenen Summe ein Sechstel derselben und dann nehme man die eine Hälfte der ganzen Summe.

Die Währungen von Pensylvania, New-Jersey, Delaware und Maryland in diejenigen von New-Hampshire, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut und Virginia zu verwandeln, subtrahire man von der gegebenen Summe ein Fünftel derselben, diejenigen von Pensylvania, New-Jersey, Delaware und Maryland in diejenigen von Newyork und North-Carolina

zu verwandeln, addire man zu der gegebenen Summe ein Fünftel derselben; diejenigen von Pensylvania, New-Jersey, Delaware und Maryland in diejenigen von South-Carolina und Georgia zu verwandeln, multiplicire man mit $3^1/_9$ und dividire das Product mit 5, oder man multiplicire mit 28 und dividire mit 45.

Die Währungen von South-Carolina und Georgia in diejenigen von New-Hampshire, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut und Virginia zu verwandeln, addire man zu der gegebenen Summe ein Siebentel derselben; diejenigen von South-Carolina und Georgia in diejenigen von Pensylvania, New-Jersey, Delaware und Maryland zu verwandeln, multiplicire man die gegebene Summe mit 45 und dividire mit 28; diejenigen von South-Carolina und Georgia in diejenigen von Newyork und North-Carolina zu verwandeln, subtrahire man von der gegebenen Summe ein Siebentel derselben und verdoppele den Rest.

Coquimbo,

Haupthafen im Norden von Chili, liegt nahe der Mündung des Flusses Chuapa. Die Bay oder der Hafen ist geräumig, zu jeder Zeit sicher und gut geschützt. Das Wasser 300 Yards vom Lande ist $8^1/_2$ bis 9 Faden, und dicht am Lande 8 Fuss tief; daher passen hier Schiffe jeder Grösse.

Unkosten auf ein priveligirtes Schiff von 164 Tonnen:

Tonnengeld, à 2 Reale pr. Tonne	41 $	— c.
Ankergeld .	2 »	— »
Hafencapitains-Gebühr	2 »	— »
Hafenaufsehers-Gebühr, für Besichtigung der Luken	17 »	2 »
Lloyd's Agent, für Ordre an den Hafenaufseher, die Luken zu besichtigen	4 »	— »
Britischen Vice-Consul	12 »	— »
	78 $	2 c.

Schiffe, die contrairen Windes wegen einlaufen, oder solche, die sich in Noth befinden, sind von allen Abgaben frei. Alles zum Schiffsgebrauch Gehörige kann man kostenfrei vom Lande abholen lassen.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien, siehe: Cadix.

Bengalen.

Calcutta ist die Hauptstadt der Provinz Bengalen, wie auch die der britischen Besitzungen in Indien. Die Citadelle befindet sich unter 22° 34′ 49″ nördlicher Breite und 88° 27′ 16″ östlicher Länge. Die Stadt liegt ungefähr 100 Meilen von der See an dem östlichen Ufer des westlichen Armes des Ganges, von den Europäern Hooghly River genannt, dem einzigen Arme desselben, welcher von grossen Schiffen auf eine bedeutende Entfernung befahren werden kann. Der Fluss ist, der Stadt gegenüber, bei hohem Wasser ungefähr 1 Meile breit; aber während der Ebbe zeigt sich Calcutta gegenüber eine lange Reihe trockener Sandbänke darin. Die Fahrt von der See kann wegen der Länge und Schwierigkeit ohne Lootsen nicht unternommen werden. Die Stadt, ohne die Vorstädte, erstreckt sich ungefähr 4½ Meilen längs dem Ufer des Flusses und auf eine Breite von ungefähr 1½ Meilen im Durchschnitt in's Land hinein. Fort William, die Citadelle, liegt auf derselben Seite des Flusses, etwas weiter Fluss abwärts. Die Festungswerke sind stark und regelmässig, aber so weitläuftig angelegt, dass eine Besatzung von 10,000 Mann zur wirksamen Vertheidigung derselben erforderlich wäre. Calcutta besitzt grosse natürliche Vortheile für die inländische Schifffahrt. Alle Arten ausländischer Produkte werden mit grosser Leichtigkeit auf dem Ganges und dessen Nebenflüssen nach den nordwestlichen Gegenden von Hindostan, über einen Flächenraum von ungefähr 1000 Meilen, befördert, und die Erzeugnisse im Innern des Landes werden auf denselben Wegen bezogen.

Lootsengeld. — Die Schifffahrt auf dem Flusse Hooghly, von den Sand Heads bis nach Calcutta, eine Strecke von ungefähr 130 Meilen, ist, wenn auch von Natur gefährlich und kostspielig, doch verhältnissmässig sicher durch eine geschickte und vortreffliche, wenn auch sehr kostspielige Lootsen-Einrichtung. Diese Einrichtung besteht in 12 Schiffen, nämlich: Brigs von 150 bis 200 Tonnen, welche ihre Stationen in der ungünstigsten Jahrszeit, von April bis October einschliesslich, zu behaupten im Stande sind; ferner in 12 Oberlootsen, 24 Lootsen, 24 Obersteuerleuten, 24 Untersteuerleuten und 70 bis 80 Freiwilligen. Jeder Oberlootse hat ein monatliches Gehalt von 70 £; jeder Lootse erhält 27 £, die Obersteuerleute 15 £, und die Untersteuerleute wie auch die Freiwilligen erhalten jeder 6 £ monatlich. Alle Schiffe zahlen dasselbe Lootsengeld. Unter gebrochenem Lootsengelde versteht man das Verhältniss des vollen Lootsengelds zwischen den verschiedenen Anker-Stationen oder Anker-Stellen.

Die ganze Lootsen-Einrichtung und die Sorge für die Schifffahrt auf dem Hooghly steht unter Aufsicht der Regierung, und wird von einer Marine-Commission nebst einem Oberaufseher und Hafenmeister geleitet.

Lootsengeld-Ansätze für Schiffe, auf denen das zwischenliegende oder gebrochene Lootsengeld haftet.

Tiefgang des Schiffes.	Das volle Lootsengeld. Rupeen der Compagnie.		Ein Zwölftel. Rupeen der Compagnie.		Zwei Zwölftel. Rupeen der Compagnie.	
	Einkommend.	Ausgehend.	Einkommend.	Ausgehend.	Einkommend.	Ausgehend.
Unter 8F.	50.	50.	4. 2. 8.	4. 2. 8.	8. 5. 4.	8. 5. 4.
8bis 9 »	80.	80.	6. 10. 8.	6. 10. 8.	13. 5. 4.	13. 5. 4.
9 » 10 »	110.	120.	9. 2. 8.	10. 0. 0.	18. 5. 4.	20. 0. 0.
10 » 11 »	130.	140.	10. 13. 4.	11. 10. 8.	21. 10. 8.	23. 5. 4.
11 » 12 »	150.	160.	12. 8. 0.	13. 5. 4.	25. 0. 0.	26. 10. 8.
12 » 13 »	170.	180.	14. 2. 8.	15. 0. 0.	28. 5. 4.	30. 0. 0.
13 » 14 »	200.	210.	16. 10. 8.	17. 8. 0.	33. 5. 4.	35. 0. 0.
14 » 15 »	230.	240.	19. 2. 8.	20. 0. 0.	38. 5. 4.	40. 0. 0.
15 » 16 »	270.	290.	22. 8. 0.	24. 2. 8.	45. 0. 0.	48. 5. 4.
16 » 17 »	320.	360.	26. 10. 8.	30. 0. 0.	53. 5. 4.	60. 0. 0.
17 » 18 »	370.	420.	30. 13. 4.	35. 0. 0.	61. 10. 8.	70. 0. 0.
18 » 19 »	420.	470.	35. 0. 0.	35. 2. 8.	70. 0. 0.	78. 5. 4.
19 » 20 »	480.	540.	40. 0. 0.	45. 0. 0.	80. 0. 0.	90. 0. 0.
20 » 21 »	540.	600.	45. 0. 0.	50. 0. 0.	90. 0. 0.	100. 0. 0.
21 » 22 »	590.	650.	49. 2. 8.	54. 2. 8.	98. 5. 4.	108. 5. 4.
22 » 23 »	640.	700.	53. 5. 4.	58. 5. 4.	106. 10. 8.	116. 10. 8.
23 » 24 »	700.	770.	58. 5. 4.	64. 2. 8.	116. 10. 8.	128. 5. 4.
Tiefgang des Schiffes.	**Drei Zwölftel.**		**Vier Zwölftel.**		**Fünf Zwölftel.**	
Unter 8F.	12. 8. 0.	12. 8. 0.	16. 10. 8.	16. 10. 8.	20. 13. 4	20. 13. 4.
8bis 9 »	20. 0. 0.	20. 0. 0.	26. 10. 8.	26. 10. 8.	33. 5. 4.	33. 5. 4.
9 » 10 »	27. 8. 0.	30. 0. 0.	36. 10. 8.	40. 0. 0.	45. 13. 4.	50. 0. 0.
10 » 11 »	32. 8. 0.	35. 0. 0.	43. 5. 4.	46. 10. 8.	54. 2. 8.	58. 5. 4.
11 » 12 »	37. 8. 0.	40. 0. 0.	50. 0. 0.	53. 5. 4.	62. 8. 0.	66. 10. 8.
12 » 13 »	42. 8. 0.	45. 0. 0.	56. 10. 8.	60. 0. 0.	70. 13. 4.	75. 0. 0.
13 » 14 »	50. 0. 0.	52. 8. 0.	66. 10. 8.	70. 0. 0.	83. 5. 4.	87. 8. 0.
14 » 15 »	57. 8. 0.	60. 0. 0.	76. 10. 8.	80. 0. 0.	95. 13. 4.	100. 0. 0.
15 » 16 »	67. 8. 0.	72. 8. 0.	90. 0. 0.	96. 10. 0.	112. 8. 0.	120. 13. 4.
16 » 17 »	80. 0. 0.	90. 0. 0.	106. 10. 8.	120. 0. 0.	133. 5. 4.	150. 0. 0.
17 » 18 »	92. 8. 0.	105. 0. 0.	123. 5. 4.	140. 0. 0.	154. 2. 8.	175. 0. 0.
18 » 19 »	105. 0. 0.	117. 8. 0.	140. 0. 0.	156. 10. 8.	175. 0. 0.	195. 13. 4.
19 » 20 »	120. 0. 0.	135. 0. 0.	160. 0. 0.	180. 0. 0.	200. 0. 0.	225. 0. 0.
20 » 21 »	135. 0. 0.	150. 0. 0.	180. 0. 0.	200. 0. 0.	225. 0. 0.	250. 0. 0.
21 » 22 »	147. 8. 0.	162. 8. 0.	196. 10. 8.	216. 10. 8.	245. 13. 4.	270. 13. 4.
22 » 23 »	160. 0. 0.	175. 0. 0.	213. 5. 4.	233. 5. 4.	266. 10. 8.	291. 10. 8.
23 » 24 »	175. 0. 0.	192. 8. 0.	233. 5. 4.	256. 10. 8.	291. 10. 8.	320. 13. 4.

Tiefgang des Schiffes.	Sechs Zwölftel. Rupeen der Compagnie.		Sieben Zwölftel. Rupeen der Compagnie.		Acht Zwölftel. Rupeen der Compagnie.	
	Einkommend.	Ausgehend.	Einkommend.	Ausgehend.	Einkommend.	Ausgehend.
Unter 8 F.	25	25.	29. 2. 8.	29. 2. 8.	33. 5. 4.	33. 5. 4.
8 bis 9 »	40.	40.	46. 10. 8.	46. 10. 8.	53. 5. 4.	53. 5. 4.
9 » 10 »	55.	60.	64. 2. 8.	70. 0. 0.	73. 5. 4.	80. 0. 0.
10 » 11 »	65.	70.	75. 13. 4.	81. 10. 3.	86. 10. 0.	93. 5. 4.
11 » 12 »	75.	80.	87. 8. 0.	93. 5. 4.	100. 0. 0.	106. 10. 8.
12 » 13 »	85.	90.	99. 2. 8.	105. 0. 0.	113. 5. 4.	120. 0. 0.
13 » 14 »	100.	105.	116. 10. 8.	122. 8. 0.	133. 5. 4.	140. 0. 0.
14 » 15 »	115.	120.	134. 2. 8.	144. 0. 0.	153. 5. 4.	160. 0. 0.
15 » 16 .	135.	145.	157. 8. 0.	169. 2. 8.	180. 0. 0.	193. 5. 4.
16 » 17 »	160.	180.	186. 10. 8.	210. 0. 0.	213. 5. 4.	240. 0. 0.
17 » 18 »	185.	210.	215. 13. 4.	245. 0. 0.	246. 10. 8.	280. 0. 0.
18 » 19 »	210.	235.	245. 0. 0.	274. 2. 8.	280. 0. 0.	313. 5. 4.
19 » 20 »	240.	270.	280. 0. 0.	315. 0. 0.	320. 0. 0.	360. 0. 0.
20 » 21 »	270.	300.	315. 0. 0.	350. 0. 0.	360. 0. 0.	400. 0. 0.
21 » 22 »	295.	325.	344. 2. 8.	379. 2. 8.	393. 5. 4.	433. 5. 4.
22 » 23 »	320.	350.	373. 5. 4.	408. 5. 4.	426. 10. 8.	466. 10. 8.
23 » 24 »	350.	385.	408. 5. 4.	449. 2. 8.	466. 10. 8.	513. 5. 4.
Tiefgang des Schiffes.	Neun Zwölftel.		Zehn Zwölftel.		Eilf Zwölftel.	
Unter 8 F.	37. 8. 0.	37. 8. 0.	41. 10. 8.	41. 10. 8.	45. 13. 4.	45. 13. 4.
8 bis 9 »	60. 0. 0.	60. 0. 0.	66. 10. 8.	66. 10. 8.	73. 5. 4.	73. 5. 4.
9 » 10 »	82. 8. 0.	90. 0. 0.	91. 10. 8.	100. 0. 0.	100. 13. 4.	110. 0. 0.
10 » 11 .	97. 8. 0.	105. 0. 0.	108. 5. 4.	116. 10. 8.	119. 2. 8.	128. 5. 4.
11 » 12 »	112. 8. 0.	120. 0. 0.	125. 0. 0.	133. 5. 4.	137. 8. 0.	146. 10. 8.
12 » 13 »	127. 8. 0.	135. 0. 0.	141. 10. 0.	150. 0. 0.	155. 13. 4.	165. 0. 0.
13 » 14 »	150. 0. 0.	157. 8. 0.	166. 10. 8.	175. 0. 0.	183. 5. 4.	192. 8. 0.
14 » 15 »	172. 8. 0.	180. 0. 0.	191. 10. 8.	200. 0. 0.	210. 13. 4.	220. 0. 0.
15 » 16 »	202. 8. 0.	217. 8. 0.	225. 0. 0.	241. 10. 8.	247. 8. 0.	263. 13. 4.
16 » 17 »	240. 0. 0.	270. 0. 0.	266. 10. 8.	300. 0. 0.	293. 5. 4.	320. 0. 0.
17 » 18 »	277. 8. 0.	315. 0. 0.	308. 5. 4.	350. 0. 0.	339. 2. 8.	385. 0. 0.
18 » 19 »	315. 0. 0.	352. 8. 0.	350. 0. 0.	391. 10. 8.	385. 0. 0.	430. 13. 4.
19 » 20 »	360. 0. 0.	405. 0. 0.	400. 0. 0.	450. 0. 0.	440. 0. 0.	495. 0. 0.
20 » 21 »	405. 0. 0.	450. 0. 0.	450. 0. 0.	500. 0. 0.	495. 0. 0.	550. 0. 0.
21 » 22 »	442. 0. 0.	487. 8. 0.	491. 10. 8.	541. 10. 8.	540. 13. 4.	595. 13. 4.
22 » 23 »	480. 0. 0.	525. 0. 0.	533. 5. 4.	583. 5. 4.	586. 10. 8.	641. 10. 8.
23 » 24 »	525. 0. 0.	577. 8. 0.	583. 5. 4.	611. 10. 8.	641. 10. 8.	705. 13. 4.

Das Lootsengeld wird zur Bequemlichkeit der Berechnung der Ansätze des zwischen oder gebrochenen Lootsengeldes in Zwölftel eingetheilt, nämlich: von Oertern, welche nicht ganz bis nach Calcutta reichen; und von und nach den dazwischenliegenden Plätzen, wie auch des verhältnissmässigen Abzugs, welcher

stattfindet, wenn Schiffe durch Dampfschlepper einen Theil der Entfernung fortgebracht werden.

Folgendes zeigt die Anzahl der Zwölftel, welche zwischen den verschiedenen Stationen zu berechnen sind:

Das Verhältniss einkommend.

Von See

Nach Saugor	4	Zwölftel
» Kedgeree	6	»
» Culpee	8	»
» Diamond Harbour	9	»
» Fultah oder Moyapore	10	»
» Calcutta das volle Lootsengeld.		

Das Verhältniss ausgehend.

Von Calcutta

Nach Moyapore oder Fultah	2	Zwölftel
» Diamond Harbour	3	»
» Culpee	4	»
» Kedgeree	6	»
» Saugor	8	»
» See das volle Lootsengeld.		

Moyapore, Magazin-Abgabe. — Wird einmal jede Reise auf ein Schiff, das Moyapore einkommend passirt, 1 Anna pr. Tonne des registrirten Tonnengehalts berechnet; Schiffe unter 8 Fuss Tiefgang sind frei.

Nach Calcutta fahrende Schiffe müssen das am Bord habende Schiesspulver in das Pulvermagazin zu Moyapore abliefern; Kosten darauf betragen 1½ *d.* per Tonne für jede Reise.

Bakengeld. — Diese Abgabe, welche 2 Annas per Tonne beträgt, wird jedesmal für ein Schiff, das in den Fluss einläuft, ausgenommen wegen Unwetters, erhoben.

Zu Kedgeree ist ein Leuchtthurm, wofür Schiffe unter englischer oder americanischer Flagge jährlich 3 *d.* per Tonne zahlen.

Ruderboot, einkommend. — 13 Rupeen der Compagnie per Tag.

Desgleichen, ausgehend.

		Rupeen der Compagnie
Vom 1. April bis zum 31. Juli zahlen Schiffe		
	von 700 Tonnen und darüber	128
	» 500—699 T. » »	102
	» 330—499 T. » »	76
Vom 1. August bis zum 31. März zahlen Schiffe		
	von 700 T. und darüber	89
	» 500—699 T. » »	76
	» 300—499 T. » »	51
Ruderboot zu Hooghly Point pr. Tag		13
Wenn das Tross angewandt wird, um ein Schiff, das in Gefahr ist, oder auf dem Grunde festsitzt, behülflich zu sein, pr. Tag		26

NB. Wenn der Capitain es nicht verlangt, so sind Schiffe unter 300 Tonnen von der Bedienung eines Ruderboots befreiet.

Miethe der Hafenketten zum Ankern eines Schiffes in Calcutta, pr. Tag.

	Rupeen der Compagnie
Alle Schiffe bis zu . . . 199 Tonnen zahlen . . .	2
» » von 200 bis 299 » » . . .	3
» » » 300 » 399 » » . . .	4
» » » 400 » 499 » » . . .	5
» » » 500 » 599 » » . . .	6
» » » 600 Tonnen und darüber » . . .	10
Schwenkketten (Swinging Moorings) » . . .	3
NB. Schiffe über 300 Tonnen dürfen bei den Schwenkketten nicht anlegen.	
Jedesmaliges Holen nach oder von den Ankerketten .	26
Jedesmaliges Holen nach oder von den Schwenkketten .	26

	Rupeen der Compagnie
Jedesmaliges Holen von oder unter Fours, Schiffe von 250 Tonnen und darüber	52
Jedesmaliges Holen von oder unter Fours, Schiffe unter 250 Tonnen	26
Wiederanlegen bei den Hafenketten	26
Das Holen in oder aus dem Dock, auf oder ab von dem Helgen:	
Schiffe über 300 Tonnen zahlen jedesmal	40
» von 300 » und darüber	20
Für den Gebrauch der Boyen beim Holen aus oder in den Dock	10
Vor Anker zu liegen bei genannter Boye, pr. Tag	3
Schiffe, (wenn sie nicht an den Ankerketten liegen, oder nicht in den Dock gehen, oder aus demselben kommen) von Sulkea nach irgend einem Theile des Flusses, der weiter als Kidderpore ist, zu bringen	25
Ein geankert gewesenes Schiff von einer Ankerstelle zur andern zu bringen, wenn es auf Ersuchen des Rheders oder Capitains geschieht	50

Diamond Hafen. — Dieselben Kosten für das Holen eines Schiffes nach oder von den Ankerketten und den Gebrauch derselben zu Diamond Hafen sind wie in Calcutta.

Miethe für Dampfschlepper, pr. Tag.	Rupeen der Comp.
Entreprize, Ganges und Irrawaddy, zu	400
Hooghly, Diana, und die eisernen Dampfschiffe	200

Die geringste Abgabe für ein Schiff, welches bei den Hafenketten an irgend einem der obenerwähnten Plätze anlegt, gilt für 10 Tage, und wenn die Ketten länger benutzt werden, wird für die Zeit über 10 Tage, nach der festgesetzten Taxe, eine fernere Abgabe pr. Tag erhoben.

Für Lootsengeld einkommend und ausgehend, Ruderboot, wenn eins benutzt ist, Bakengeld und die Moyapore-Magazin-Abgabe, dies Alles wird auf Eine Rechnung gesetzt; ferner für das Anholen und Abbringen von den Ankerketten, sowie auch das Hafen-Ankergeld mit Specification darüber, werden gleichfalls auf Eine Rechnung gesetzt.

Leute im Lootsendienste, die auf Verlangen des Capitains oder des Rheders am Bord vor Anker liegender Schiffe aufgehalten werden, bekommen von britischen und fremden Schiffen für diesen Aufenthalt 4 *s.* Sterling pr. Tag.

Näheres über obige Abgaben kann man bei dem Oberaufseher der Regierungs-Dampfschiffe im Marine-Bureau erfahren.

Vollbeladene Schiffe von 700 bis 800 Tonnen können nicht ganz bis nach Calcutta kommen, sondern müssen, 34 Meilen unterhalb der Stadt, zu Diamond Hafen einen Theil der Ladung löschen und laden. Schiffe von 300 bis 400 Tonnen sind von Grösse die passendsten.

Provision. — Für Schiffsbefrachtungen, Vorschüsse, Auslagen, oder Bekanntmachungen wegen Passagiere, rechnet man als Correspondent des Rheders oder Capitains 2½ % auf den Betrag des Passagegeldes, ob dasselbe durch des Correspondenten Hände gehet oder nicht 2½ %. Bei Besorgung von Frachtgütern, oder für Bekanntmachungen rechnet man als Correspondent des Rheders oder Capitains auf den vollen Betrag der Fracht 5 % und für Accreditive 1 % Provision.

Münze. — Man rechnet hier nach Rupeen, Annas und Pice. 12 Pice = 1 Anna; 16 Annas = 1 Rupee. Der Courantwerth einer Rupee der Compagnie ist 2 *s.*; der wirkliche Werth aber ist nur 1 *s.* 11 *d.* Diese letztere theilt man ein in Doppelte, Halbe und Viertel. Der Mohur, eine Goldmünze, gilt 15 Rupeen, und ist 1 £ 9 *s.* 2 *d.* Sterling werth. Ein Lac hat 100,000 Rupeen, ein Crore 100 Lacs.

Gewicht und Maass. — Die Einheit des Gewichts in allen Gegenden von Indien ist die Tola von 180 Gran Apothekergewicht, in 12 Mashes getheilt, deren jede wieder in 8 Ruttees getheilt und welche 15 Gran Apothekergewicht halten. 80 Tola sind gleich Einem Seer, welcher 2½ ℔ Apothekergewicht gleich ist. 40 Seer sind gleich Einem Mun oder Bazaar Maund, welcher 100 ℔ Apothekergewicht oder $82,_{2857}$ ℔ englisches Gewicht hält.

Vorgeschlagene Abänderung in den Hafen-Verordnungen.

Bengalische Handelskammer, Calcutta, den 7. October 1846.

Mein Herr! Da der Oberaufseher der Marine der Regierung gewisse Abänderungen in den Anordnungen dieses Hafens empfohlen hat, so wünscht die Regierung, er möge vorab sich mit der Handelskammer, rücksichtlich der von ihm vorgeschlagenen Abänderungen, berathen.

Nachdem die Kammer die Abänderungen mit einigen Modificationen genehmigt hat, so bin ich ersucht worden, Ihnen dieselben zur Nachricht für Lloyd's mitzutheilen.

1) Es ist vorgeschlagen, rücksichtlich der innerhalb der Grenzen der bengalischen Bay handeltreibenden Schiffe, wie unten näher auseinandergesetzt ist *), dass das Verbot ohne Lootsen den Fluss zu befahren aufgehoben werden, und dass von denjenigen Schiffen, welche keine Lootsen nehmen, doppeltes Baken- und Boyengeld erhoben werde.

2) Es ist vorgeschlagen, dass andere Schiffe, wenn sie vom 15. September bis 15. März auf einem gewissen Punkt bei dem unter 21° 5′ nördlicher Breite und 88° 15′ östlicher Länge befindlichen äussern Leuchtschiffe, und vom 15. März

*) Entweder bei Point Calymere am östlichen Eingang der Pamban Durchfahrt, und Junkseylon an der Küste von Tenasserim, oder Cap Comorin und Penang mit Einschluss der Nicobarischen Inseln, je nachdem die Regierung bestimmen möchte.

bis zum 15. September bei der Boye im Süd-Canal, oder unter 50° 55′ nördlicher Breite und 88° östlicher Länge ankommen, ihre Lootsenflagge aufhissen und dieselbe wehen lassen sollen, bis ein Lootse angenommen ist; jedoch sind sie nicht verpflichtet auf einen Lootsen zu warten, wenn sich keiner anbietet, auch sollen sie keiner Strafe unterworfen sein, wenn sie ohne einen solchen am Bord auf dem Theile des Flusses unterhalb Bishop's College weiterfahren.

Die Kammer fühlt sich geneigt, die beiden vorstehenden Vorschläge zu genehmigen.

3) Es ist vorgeschlagen, rücksichtlich der letzt benannten Schiffe, welche von Calcutta abfahren, dass wenn kein Lootse vor 8 Uhr Morgens, an dem Tage, nachdem der Ausclarirungsschein im Büreau des Hafenmeisters vorgezeigt ist, an Bord kömmt, es dem Schiffe alsdann freistehe weiter zu fahren, und wenn kein Lootse am Bord ist, die Lootsenflagge, so lange als es innerhalb des Lootsen-Reviers sich befindet, wehen zu lassen, wie auch einen Lootsen anzunehmen, sobald einer sich erbietet an Bord zu kommen.

Die Kammer empfahl, dass, anstatt 8 Uhr Morgens nach Vorzeigung des Ausclarirungs-Scheins in dem Büreau des Hafenmeisters, 24 Stunden die Zeit sein solle, wann das Schiff berechtigt wird weiterzufahren. Die Kammer gab anheim, dass, wenn diese Massregel von der Regierung gutgeheissen würde, so sollte, um den Kaufleuten und Assecuradeurs in England und anderswo Zeit zu lassen, irgend eine Modification, welche die Abänderungen in den Assecuranz-Bedingungen erforderlich scheinen lassen könnten, zu machen, 6 Monate vom Datum der Bekanntmachung, ehe sie in Wirksamkeit trete, verfliessen sollten.

Die Handelskammer hat kürzlich ihre Aufmerksamkeit auf eine sehr unregelmässige und unpassende Weise sich die Unterschriften zu Connoissementen zu verschaffen, ehe die darin benannten Waaren verladen worden sind, gerichtet.

Ueber diesen Gegenstand wurde kürzlich eine Versammlung gehalten und eine Bekanntmachung erlassen, in welcher die Firma Biale Koek & Comp., die sich dieser sehr streitigen Geschäftsweise bedient hatte, besonders namhaft gemacht.

Der Hafendamm und Wellenbrecher zu Kurrachee ist jetzt beinahe vollendet. Derselbe ist von einem Ende bis zum andern 2 Meilen lang, und grosse, tiefgehende Schiffe, welche sich früher dem Ufer nicht nähern konnten, können jetzt, um ihre Ladungen zu löschen, hier an die Seite des Hafendamms legen. Dies ist besonders wichtig für die Ausfuhr von Pferden, von denen nach Ausweisungen der Zollhauslisten, im Jahre 1846 über 32000 £ an Werth verschifft wurden. Der glückliche Erfolg bei Anlegung der Regierungs-Gärten zu Kurrachee zeigt, was auf dem Wege der Cultur geschehen kann, wenn sie geschickt geleitet und mit Kunstfleiss verbunden wird.

Eine leichtere Classe Dampfschiffe wäre für die Fahrt auf diesem Flusse, dessen Fahrwasser selten über 3½ Fuss hält, erforderlich.

Madras,

die Hauptstadt an der Küste von Coromandel oder der Westküste der Bay von Bengal, liegt unter 13° 4′ 22″ nördlicher Breite und 80° 21′ östlicher Länge. Da dieselbe dicht am Rande einer offenen Rhede liegt, deren Ufer beständig einem Wellenschlage ausgesetzt sind, so ist hier weder Bassin noch Hafen. Ausser diesen Nachtheilen läuft längs der Küste noch ein starker Strom; zudem liegt sie innerhalb der Sphäre der Orkane und Typhoons, von denen sie dann und wann heimgesucht wird. Der Ort liegt überhaupt zum Handel höchst ungünstig, und steht Calcutta sowohl als auch Bombay in dieser Hinsicht weit nach. Grosse Schiffe ankern auf der Rhede von Madras 2 Meilen vom Ufer in einer Wassertiefe von 7 bis 9 Faden unweit des Forts, dessen Flaggenstock WNW.

peilt. Die ungünstigste Jahreszeit für die Schifffahrt ist von October bis Januar, indem während dieser Zeit die Stürme und Typhoons vorherrschend sind. Am 15. October wird der Flaggenstock heruntergenommen und vor dem 15. December nicht wieder aufgerichtet. Während dieser Periode macht ein Schiff, welches auf die Rhede oder irgendwo innerhalb des Ankergrundes an der Küste von Coromandel — von Point Palmyras bis nach Ceylon gerechnet — kömmt, sich, zufolge der Police-Bedingungen aller Assecuranz-Gesellschaften in Ostindien, der Assecuranz verlustig. Auf dem Forte ist ein 90 Fuss über dem Meeresspiegel hoher Leuchtthurm, welchen man von dem Verdecke eines grossen Schiffes 17 Meilen und von der Mastspitze 26 Meilen weit sehen kann.

Hafenkosten.

Bootmiethe.	südlichen Rhede.			nördlichen Rhede.		
	R.	A.	P.	R.	A.	P.
Für eine gewöhnliche Fahrt nach der	1.	3.	0.	0.	12.	6.
Ditto mit einem Boot mit Bequemlichkeiten	4.	0.	0.	4.	0.	0.
Für das Ueberladen	0.	12.	6.	0.	12.	6.
Ditto mit einem Boot mit Bequemlichkeiten	2.	0.	0.	2.	0.	0.
Für ein tiefbeladenes Boot nach .	1.	8.	0.	1.	8.	0.
Ditto mit Bequemlichkeiten	3.	0.	0.	3.	0.	0.
Für eine Rückreise	0.	10.	0.	0.	6.	3.
Für eine gewöhnliche Fahrt bei schlechtem Wetter	2.	3.	0.	1.	8.	0.
Ditto mit einem Boot mit Bequemlichkeiten.	6.	0.	0.	6.	0.	0.
Für das Ueberladen	1.	8.	0.	1.	8.	0.
» ein Jöllenboot	1.	8.	0.	1.	8.	0.
» eine Rückreise	1.	3.	0.	0.	12.	6.

Ankergeld.	südlichen Rhede. R.	A.	P.	nördlichen Rhede. R.	A.	P.
Britische Schiffe und solche unter fremder, europäischer oder americanischer Flagge zahlen . .	38.	0.	0.			
Einheimische Schiffe von 900 bis 500 Tonnen zahlen	35.	0.	0.			
Ditto 500 bis 300 Tonnen zahlen .	28.	0.	0.			
» 300 » 200 » » .	21.	0.	0.			
» 200 » 100 » » .	17.	0.	0.			
» 100 » 50 » » .	14.	0.	0.			
» 50 » 10 » » .	10.	0.	0.			
Einheimische Küstenfahrer von 400 bis 300 Tonnen zahlen				21.	0.	0.
Ditto 300 bis 200 Tonnen zahlen .				17.	0.	0.
« 200 » 100 » » .				14.	0.	0.
» 100 » 50 » » .				10.	0.	0.
» 50 » 20 » » .				3.	0.	0.
» 20 » 10 » » .				1.	1.	1.
Bakengeld.						
Alle britischen und fremden Schiffe zahlen beim Ankern	25.	0.	0.			
» einheimische Schiffe	14.	0.	0.			
» Schnau, Brig, Ketsch u. Schooner	7.	0.	0.			
» Sloops und Kutter	5.	0.	0.			
» grosse Dhonïes	5.	0.	0.			
» kleine dito	2.	0.	0.			

Cattamaran-Miethe.

	R.	A.	P.
Für kleine Cattamarans nach allen Schiffen beim Ankern .	1.	0.	0.
Dito nach einer Schnau, Brig und Ketsch . .	0.	12.	0.
Dito nach einem Sloop und einem Kutter . .	0.	10.	0.
Dito nach Dhonïes und grossen Böten	0.	8.	0.
Dito um Briefe nach Schiffen hinzubringen . .	0.	4.	0.
Dito um Proviant oder Pakete an Bord zu bringen	1.	0.	0.

	R.	A.	P.
Für grosse Cattamarans um ein 13 bis 16zölliges europäisches Kabeltau zu landen oder an Bord zu bringen	18.	12.	0.
Dito um ein 17 bis 22zölliges europäisches Kabeltau zu landen oder an Bord zu bringen	28.	8.	0.
Dito um einen 14 bis 29 Centner schweren Anker zu landen oder an Bord zu bringen . . .	18.	12.	0.
Dito um einen 30 bis 50 Centner schweren Anker zu landen oder an Bord zu bringen . . .	28.	8.	0.

Die Ausclarirungskosten für jedes Schiff, ausgenommen für Paddy-Böte, sind 1 Pagoda 24 Fanams, für jedes Paddy-Boot 20 Fanams, für jeden in fremden Schiffen, ausgenommen americanischen, ein- oder ausgeführten Ballen 1 Pagoda. Kein Capitain darf, ohne Erlaubniss des Ober-Hafenaufsehers, sein eigenes Boot zum Ausladen seines Schiffs gebrauchen, und in keinem Falle oder unter irgend einem Vorwande sein Boot an ein anderes Schiff vermiethen. Die Ansätze der Bootmiethe richten sich nach der Entfernung der Schiffe vom Ufer. Am Sonntage wird das Doppelte bezahlt. Eine Bootsladung Ballast besteht aus 120 Körben Sand von einer bestimmten Grösse, für welche man durchschnittlich $3\frac{1}{2}$ Fanams berechnet. Eine Bootsladung Wasser besteht in 4 Butts und der Preis dafür ist 55 Fanams 40 Cash. Für Schiffsbefrachtungen, Vorschüsse, Auslagen, Bekanntmachungen wegen Passagiere rechnet man, als Correspondent des Rheders oder Capitains, $2\frac{1}{2}$ %; ferner rechnet man auf den Betrag des Passagegeldes, ob dasselbe durch des Correspondenten Hände geht oder nicht, $2\frac{1}{2}$ %. Bei Besorgung von Frachtgütern oder für Bekanntmachungen rechnet man, als Correspondent des Rheders oder Capitains, auf den vollen Betrag der Fracht 5 % und für Accreditive 1 % Provision.

Münze. — Die Rupee der Compagnie (Auskunft darüber siehe Calcutta) ist im allgemeinen Umlaufe, und man richtet sich stets nach dem Realwerthe derselben bei allen Rechnungen. Ausser den Rupeen der Compagnie coursiren jedoch mehrere

andere Münzsorten in Madras und dessen Nachbarschaft. Von den Goldmünzen sind die hauptsächlichsten die Stare- oder Courant-Padogas = 7 *s.* 5¼ *d.*, die jedoch gemeiniglich 8 *s.* gelten. Die Gold-Rupee, eine neue Münzsorte, ist nach dem Münzfusse des Goldes in England 1 £ 9 *s.* 2,42 *d.* werth. Die Arcot-Rupee (eine Silbermünze) ist fast von gleichem Werthe mit den Rupeen der Compagnie. Die europäischen Kaufleute rechnen die Rupee zu 12 Fanams; 1 Fanam = 80 Cash, und 1 Pagoda = 42 Fanams. Kupfermünzen von 20 Cash, Pice genannt, und von 70 und 35 Cash, Dodees und halbe Dodees genannt, sind ebenfalls im Umlaufe.

Handelsgewichte. — Kaufmannsgüter wiegt man mit der Candy von 20 Maunds; der Maund ist eingetheilt in 8 Vis, 320 Pollams oder 3,200 Pagodas; der Vis ist eingetheilt in 5 Seers. Die Candy zu Madras ist 500 ℔ englisches Gewicht; folglich wiegt die Pagoda 2 Unzen 3 Gran; die andern Gewichte sind danach im Verhätniss. Diese Gewichte sind von den Engländern angenommen, aber diejenigen, deren man sich in Jaghire (dem um Madras der Compagnie gehörenden Gebiete), so wie in den meisten Gegenden an der Küste von Coromandel bedient, werden die Malabar-Gewichte genannt, und sind wie folgt: Das Gursay — von den Engländern Garce genannt — hält 20 Baruays oder Candies; 1 Baruay = 20 Manungus oder Maunds; 1 Maund = 8 Visays oder Vis = 320 Pollams oder 3,200 Varahuns. Ein Varahun wiegt 52¾ Gran englisch; folglich ist das Visay = 3 ℔ 3 Drachmen; 1 Maund = 24 ℔ 2 Unzen; 1 Baruay = 482¼ ℔; und 1 Gursay = 9,645½ ℔ englischen Gewichts oder beinahe 4 Tonnen 6 Centner.

Getreidemaass. — Das Garce, ein Kornmaass, hält 80 Parahs oder 400 Marcals, und 1 Marcal 8 Puddies oder 64 Ollocks. Der Marcal muss 750 Cubiczoll messen und 27 ℔ 2 Unzen 2 Drachmen englisches Gewicht frischen Quellwassers wiegen; folglich 43 Marcals = 15 Winchester Bushels, und

deshalb ist das Garce beinahe = $17^1/_8$ englischen Quarters. Wenn man Getreide nach dem Gewichte verkauft, so rechnet man auf 1 Garce, welches 18 Candies $12,_8$ Maundss sind $9256^1/_2$ ℔ englischen Gewichts.

Singapore,

eine im südöstlichen Asien, zu Gross-Britannien gehörende Niederlassung bestehend aus einer kleinen Insel am südlichen Ende der Halbinsel Malacca mit Einschluss der gleichnamigen Stadt, welche letztere unter 1° 17′ nördlicher Breite und 103° 51′ östlicher Länge liegt. Die Insel hat eine elliptische Gestalt, ihre grösste Länge O. und W. beträgt 27 und ihre durchschnittliche Breite 11 Meilen. Man schätzt den Flächenraum auf 275 Quadratmeilen. Die Insel ist von dem Festlande durch eine Strasse getrennt, welche, an ihrem schmalsten Theile kaum eine viertel Meile breit, in den früheren Zeiten der europäischen Schifffahrt die gewöhnliche Route der Schiffe zwischen Ostindien und China war. — Zwischen Singapore und einer Kette oder ungefähr 9 Meilen davon entfernt liegenden Inseln zieht nun längs der südlichen Seite von Singapore die grossartige Handelsstrasse zwischen den östlichen und westlichen Gegenden Asiens hin. Das sicherste und bequemste Fahrwasser ist Singapore so nahe, dass hin- und herfahrende Schiffe dicht bis an die Rhede kommen. Die Stadt hat ihr schnelles Emporkommen und ihre noch immer zunehmende Wichtigkeit der Lage an dieser Strasse gänzlich zu verdanken. Dieser Umstand hat sie nicht blos zu einem passenden Entrepôt für den Handel zwischen der westlichen Welt und Indien auf der einen, wie auch China auf der andern Seite, sondern auch für den zwischen den ersteren und dem östlichen Archipelagus, den philippinischen Inseln, etc. gemacht.

Die Hafenverordnungen sind so liberal und günstig wie möglich. Die bisher gemachten Versuche, um Ein- und Aus-

fuhr-Abgaben einzuführen, sind immer mit Erfolg bekämpft worden. Daher zahlt man auch kein Anker-, Hafen- oder Bakengeld, wie auch keine Abgaben irgend einer Art. Ein Register wird jedoch von allen Aus- und Einfuhren gehalten, und um dieses möglich zu machen, müssen Berichte von den Schiffscapitainen an den Hafenaufseher erstattet und die Facturen an den Oberaufseher über die Ein- und Ausfuhren eingeliefert werden. Die hauptsächlichsten Kaufleute und Agenten sind Engländer; man findet jedoch hier auch Chinesen, welche den grössten Theil der Krämer, wie auch den bei weitem besten Theil der arbeitenden Bevölkerung bilden. Die europäischen Kaufleute machen Geschäfte für eigene Rechnung; widmen sich jedoch hauptsächlich dem Commissionshandel für Häuser in London, Liverpool, Amsterdam, Batavia, Canton und den Hauptstädten vom britischen Indien. Die kaufmännische Umgangssprache ist gewöhnlich malayisch.

Die Stadt Singapore liegt an der Südseite der Insel, an beiden Ufern des kleinen Flusses, oder der kleinen gleichnamigen salzigen Bucht, welche sich von da ungefähr 1½ Meilen nach Osten bis zu einer andern kleinen Bucht derselben Art erstreckt. Den mittleren Theil der Stadt nehmen die Wohnungen der Kaufleute und die militärischen Cantonnements ein; das malayische Quartier liegt an der östlichen, und das hauptsächlichste chinesische Quartier, wie auch das Haupt-Handelsquartier am westlichen Ende derselben, nämlich am rechten Ufer des kleinen Flusses, über welchen eine hölzerne Brücke führt. Die Strassen sind im Allgemeinen regelmässig angelegt, und die Häuser darin, wenn auch nur von Ziegelsteinen gebauet, sind doch besser als die in Bintang. Auf einem Hügel, nördlich von der Stadt, liegt das Regierungsgebäude; die sonstigen Hauptgebäude sind: das Gerichtshaus, Gefängniss, das neue Zollhaus, die Missions-Capelle, die armenische Kirche, und das von Sir Stamford Raffles zu Singapore angelegte Institut zur Ausbildung der Sprache der Chi-

nesen, Siamesen und derjenigen auf den Inseln im malayischen Archipelagus. Gegenwärtig hat es eine englische, malayische und tamulische Schule mit ungefähr 70 Schülern. Dasselbe erhält eine kleine Pension von der Regierung, doch hängt es hauptsächlich von Subscriptionen ab. Die Schiffe liegen ungefähr 1 bis 2 Meilen von der Stadt auf der Rhede oder im äussern Hafen. Vermöge einer Anzahl passender, immer bereit liegender Lichterschiffe werden die Schiffe in den Stand gesetzt, fast ohne irgend eine Unterbrechung das ganze Jahr hindurch aus- und einzuladen, und da die Lichterschiffe die Bucht auf $^3/_4$ Meile landeinwärts befahren können, so werden die Güter nach bequemen Löschplätzen vor den Waarenlagern hingebracht und wieder eingenommen.

Gewerbe und Handel. — Diese emporblühende Niederlassung, welche seit langer Zeit der bedeutendste Stapelplatz für Gewerbe und Handel der östlichen Hemisphäre gewesen ist, gewinnt täglich eine grössere Wichtigkeit durch die neulichen Eröffnungen der chinesischen Häfen. Diese Niederlassung ist als Handelsmarkt und Schlüssel zur Schifffahrt in den Gewässern in welchen sie liegt von unberechenbarer Wichtigkeit.

Das Emporkommen und Fortschreiten der Niederlassung ist gänzlich der Energie und dem Unternehmungsgeiste britischer Kaufleute zuzuschreiben; denn als sie im Anfange des Jahrs 1818 von Sir Stamford Raffles gegründet wurde, war sie nur von einigen wenigen hundert malayischen Fischern bewohnt. Nächst Batavia ist sie nun der grösste Handelshafen in dem östlichen Archipelagus geworden, und ist auch der Ostindischen Compagnie von grosser Wichtigkeit.

Der Verkehr mit China der östlichen Halbinsel und den Inseln im Archipelagus wird von den Eingebornen in Junken, Prahus und Fahrzeugen der mannigfaltigsten Art geführt; jedes Jahr zeigt eine Zunahme ihrer Anzahl und der Oerter in welchen sie ausgerüstet werden. Wenn man diesen die

europäischen, indischen und americanischen Schiffe beifügt, so beläuft sich der ganze Betrag der Singapore jährlich anlaufenden Schiffe weit über 300,000 Tonnengehalt.

Die Wichtigkeit Singapore's leitet sich allein davon her, dass es ein Entrepot für den Handel zwischen dem östlichen und westlichen Asien, wie auch zwischen dem letztern und Europa ist. Dazu ist es durch seine geographische Lage ganz besonders geeignet, weil es an dem directen Wege der Schiffe, welche zwischen den indischen und chinesischen Meeren fahren, wie auch in der unmittelbaren Nähe der malayischen Halbinsel und den reichsten indischen Inseln liegt. Es giebt kaum einen Hafen, dessen Handel so mannigfaltiger Art ist, wie der von Singapore. Die vorzüglichsten asiatischen Produkte, die man hier am Markte findet, sind Goldstaub, Pfeffer, Banca-Zinn, Betelnüsse, essbare Vogelnester, Caffee, rohe Seide, Zucker, Schildpatt, Bêche-de-Mer, Cassia, Sago, Ebenholz, Gambier oder Catechu, Gunnies, indianisches Rohr, nebst einer Menge anderer Produkte der östlichen Inseln, von Siam, Anam und den philippinischen Inseln, welche hauptsächlich wieder nach England, China und Ostindien in Tausch gegen britische Baumwoll- und Wollwaaren, Eisen und Eisenwaaren, Feuergewehre, chinesische Sachen, indianische Manufacturen, Opium, etc. ausgeführt werden. Auf der Insel trifft man eine grosse Anzahl Sagofabriken, welche mehreren hundert chinesischen Fabrikanten Beschäftigung geben. Der Sago wird in seinem rohen Zustande von Borneo eingeführt.

So weit die gegenwärtigen Nachrichten gehen scheint es, als ob unser Handel mit Singapore auf einem festen Fuss gegründet ist und sich darauf erhält; ferner ist nach den in den Singapore Zeitungen enthaltenen Bemerkungen alle Aussicht vorhanden, dass unsere Kaufleute fortwährend in dieser Weltgegend den Haupthandel führen werden. Die Americaner

haben auf diesem Hauptmarkte des Ostens nicht viele Fortschritte gemacht.

Die jährlich zunehmende Ausdehnung des Handelsverkehrs mit Gross-Britannien, sowohl in Hinsicht des Werths als auch des Umfangs, ist sehr erfreulich. An Baumwollenwaaren, welche den hauptsächlichsten Einfuhrartikel von Gross-Britannien bilden, fand nach Berichten vom vorigen Jahre eine bedeutende Zunahme Statt, die auch in diesem Jahre ihren Fortgang hat, dasselbe ist mit dem allgemeinen Handel, besonders mit dem Stapelartikel von Baumwollen-Twist der Fall.

Aus den vorstehenden Angaben geht die Grösse und Wichtigkeit des Handelsverkehrs mit dem Mutterlande deutlich genug hervor, und da gar kein Zweifel darüber obwalten kann, dass dieselbe grösstentheils der gänzlichen Befreiung von jeder Art Handelsbeschränkungen zu Singapore zuzuschreiben ist, so steht zu hoffen, dass Massregeln der Art nie angeordnet werden mögen, das fortschreitende Emporkommen dieser Niederlassung zu hemmen.

Münze, Gewicht und Maass. — Die Kaufleute rechnen nach spanischen Dollars, wovon jeder in 100 Theile getheilt wird. Die Hauptgewichte im Gebrauche sind der Picul = 133½ ℔ englisch; das Coyan = 40 Piculs; das Bungkal (zum wiegen des Goldstaubs) = 832 Gran Apothekergewicht; der Sack Reis = 2 bengalischen Maunds, etc.

Ceylon.

Colombo, die Hauptstadt, liegt an der Südwestküste der Insel, unter 6° 56′ 6″ nördlicher Breite und 79° 49′ 48″ östlicher Länge. Ein glänzendes Licht auf dem Forte, das 27 Fuss über dem Wasserspiegel liegt und in bedeutender Entfernung gesehen werden kann, zeigt den Schiffen während der Nacht den Weg. Die Rhede bietet zu allen Jahreszeiten einen guten Ankerplatz und ist frei von scharfem Grunde. Colombo hat keinen Hafen für grosse Schiffe. Ein hervor-

ragender Fels schützt eine kleine Bay an der Nordseite des Forts, auf welchem ein hölzerner Löschplatz zum Ein- und Ausladen der Böte sich befindet, an welchem die Wassertiefe aber Sloops zu beladen nicht hinreicht, und Schiffe von 100 Tonnen müssen, auf ein Kabeltau Länge von dem Löschplatz entfernt, ein- und ausladen. Eine Sandbarre, auf welcher an einigen Stellen das Wasser kaum 7 Fuss tief ist, erstreckt sich von dem hervorragenden Felsen quer durch die Bay. Das Fahrwasser, wo grosse Schiffe über die Barre fahren können, ist sehr veränderlich, und dieselben dürfen nur bei schönem Wetter in der sichern Jahreszeit innerhalb der Barre zu kommen wagen. Für das halbe Jahr, vom 1. October bis zum 31. März, während der nordöstliche Monsoon, der vom Lande aus weht, vorherrschend ist, haben die Schiffe auf der äussern Rhede sichern Ankergrund, aber während der andern 6 Monate, wenn der Wind von der See aus weht, ist dieselbe so unsicher, dass dort vor Anker liegende Schiffe zuweilen ihre Kabeltaue kappen und in See stechen müssen. Fast der ganze Handel mit dem Auslande wird zu Colombo geführt. Die Schifffahrt ins Innere vermittelst flacher Böte auf Canälen und Flüssen erstreckt sich von Putlam im Norden der Insel bis nach Caltura auf eine Entfernung von 100 Meilen. Fernere Einzelnheiten hierüber siehe: „The Sailing Directions and Remarks on Colombo, by J. Stewart, Master Attendant."

Unkosten auf alle Schiffe. — Das Lootsengeld beträgt 15 *s.* Sterling pr. Schiff. Schiffe sind nicht verpflichtet einen Lootsen zu nehmen, und Lootsengeld ist nur zu entrichten, wenn ein Lootse durch ein Signal verlangt und wirklich angenommen wird. Das Tonnengeld beträgt 4 *d.* pr. Register-Tonne, mit Ausnahme der Regierungs- und Transportschiffe, welche frei sind. Schiffen, welche von einem Hafen der Insel zum andern fahren, steht es frei für 1 *s.* pr. Tonne jährlich zu accordiren. Die Küstenfahrer brauchen diese Abgabe nicht vor Ablauf der 30 Tage des letzten Zahlungstermins zu ent-

richten. An Provision für Schiffs-Auslagen rechnet man 5 %, und auf den Betrag für Bekanntmachung wegen Fracht und Passagiere ebenfalls 5 %; das Geld mag durch des Agenten Hände gegangen sein oder nicht. Auf Rimessen, für den An- und Verkauf, wie auch das Begeben von Wechseln gleichfalls 1 %.

Münze. — Man rechnet hier wie in England. Ein Reichsthaler gilt 1 *s.* 6 *d.*

Gewicht und Maass ebenso wie in England. Der Candy oder Bahar = 500 ℔. Der Legger = 150 Gallonen. Ein Ballen Zimmt wiegt ungefähr 92 ℔.

Trincomale

liegt an der Nordostküste der Jnsel Ceylon, nahe dem Eingange zu einer der schönsten Bayen in der Welt, 150 Meilen nördlich von Colombo, unter 8° 32′ nördlicher Breite und 81° 87′ östlicher Länge. Nelson sagte, »der Hafen von Trincomale wäre der schönste von der Welt.« Derselbe ist beinahe von Land eingeschlossen, sehr tief und jederzeit zugänglich. An vielen Stellen könnte man möglicher Weise an Bord grosser, an der Seite festgemachter Schiffe gehen. Alle Schiffe, wenn sie an der Küste von Coromandel und in der Bay von Bengalen, während des nördlichen Monsoon, in See zu stechen genöthigt sind, nehmen gewöhnlich ihre Zuflucht hierher. Ein Schiff kann in 2 Tagen von Madras hierher kommen. Die Unkosten auf alle Schiffe sind gleich.

Lootsengeld:

	Back-Bay:	Inner-Hafen:
Schiffe unter 100 Tonnen Register	— £ 6 *s.* — *d.*	— £ 15 *s.*
» von 100 T. und unter 200 T.	— » 10 » 6 »	1 » 1 »
» » 200 » » » 400 »	1 » 1 » — »	2 » 2 »
» » 400 » » » 600 »	1 » 10 » — »	3 » — »
» » 600 » » darüber . .	2 » — » — »	4 » — »

Hafengeld, .4 *d*. pr. Register-Tonne. Regierungs- oder Transportschiffe sind frei. Das obige Lootsengeld zahlen Schiffe, welche nach dem innern Hafen gehen, ob ein Signal gegeben wird oder nicht. Bei dem Lootsengelde nach Back-Bay verhält es sich anders, da es in dem freien Willen des Capitains steht, einen Lootsen zu nehmen; wird aber ein Signal gegeben, und der Lootse begiebt sich an Bord, dann muss das Lootsengeld bezahlt werden.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Colombo.

Brasilien.

Brasilianischer Tarif, wie derselbe am 31. October 1843 mit den brasilianischen und den auswärtigen Kaufleuten vereinbart ist:

	Alter Werth: *Rees*	Neuer Werth: *Rees*
Linnen, Erequellas, pr. Vara	300.	400.
Amerikanischer Theer, pr. Tonne	500.	3500.
Zink, Platten oder Nägel, pr. ℔	200.	240.
Stahl, englischer, pr. Quintal	20000.	16000.
Flanell, von allen Farben, pr. Covado . . .	300.	400.
Barragan von Wolle, oder Wolle und Baumwolle, pr. Covado	500.	600.
Seidene Damenstiefeln, pr. Paar.	3000.	6000.
» Kinderstiefeln, » »	2000.	4000.
Schott. Musseline,schlicht od. geblümt, pr.Vara	240.	400.
Casimir, ordinair, pr. Covado	600.	800.
Lackirte Hüte, pr. Stück	2000.	3000.
Seide, Damast, pr. Covado	1800.	2000.
Gedruckte Bettdeckenzeuge, pr. Covado . .	900.	1000.
Irländisches Linnen, pr. Vara	600.	800.
Bombasin, pr. Covado	400.	500.
Rasirmesser, gewöhnliche, pr. Dutzend . .	1000.	1200.
Pulver, gewöhnliches, pr. ℔	450.	300.
» feines » »	450.	600.
Mantelzeug, wollenes oder baumwollenes, pr. Covado	500.	600.
Schuhe, pr. Paar	2800.	3000.

Der brasilianische Handelsvertrag mit Gross-Britannien endigte im November 1844.

Münze. — Man rechnet hier nach Rees. Der durchschnittliche Cours ist 30 *d.* pr. 1000 Rees.

Gewicht und Maass. — Die Aroba hält 32 ℔ englischen Gewichts. 4 Arobas = 1 Quintal. 1 Canada = 2 Imperial-Gallonen. 1 Alquière = ⅛ eines Bushels.

Rio de Janeiro,

die Hauptstadt von Brasilien, liegt am atlantischen Meere unter 22° 54′ 15″ südlicher Breite und 43° 15′ 50″ westlicher Länge. Der Hafen von Rio ist einer der schönsten in der Welt, sowohl in Hinsicht der Geräumigkeit als der Sicherheit für Schiffe aller Classen. Wenn man von NO. kommt, sucht man gewöhnlich Cap Frio unter 23° 1′ 18″ südlicher Breite und 42° 3′ 19″ westlicher Länge in Sicht zu bekommen, welches ungefähr 4 Leagues, beinahe O., von Rio entfernt liegt. Der Eingang zum Hafen ist durch einen merkwürdigen, in der Gestalt eines Zuckerhuts, 900 Fuss hohen, und dicht an der westlichen Seite liegenden Berg bezeichnet; an der östlichen oder gegenüber liegenden Seite der Bay, in der Entfernung von ungefähr 1½ Meilen, liegt das Fort Santa Cruz.

Eingang zum Hafen. — Die nach Rio bestimmten Schiffe, welche von N. kommen, sollten, nachdem sie um Cap Frio gekommen sind, gerade W. steuern, und sich ungefähr 3 Leagues von der Küste entfernt halten, bis sie Ilha Raza — flache Insel —, welche in der Entfernung von ungefähr 3 Leagues fast gerade S. von der Mündung des Hafens liegt, auf 5 oder 6 englische Meilen nahe kommen. Der Leuchtthurm, dessen Licht beinahe 300 Fuss über dem Wasserspiegel stehen soll, wurde auf dieser Insel im Jahre 1829 errichtet. Das Licht dreht sich in 3 Minuten um und zeigt sich abwechselnd weiss und roth. Es giebt auch einen Leuchtthurm auf dem Fort Santa Cruz, mit einem festen Lichte,

welches ungefähr 50 Fuss über dem Wasserspiegel steht. Nachdem man bis auf 5 oder 6 Meilen von Ilha Raza gekommen ist, können die Schiffe sowohl bei Tage als bei Nacht einlaufen. Lootsen sind gar nicht anzutreffen, und da es keinerlei verborgene Gefahren giebt, so sind ihre Dienste überflüssig. Beim Einlaufen müssen die Schiffe so nahe wie möglich an Fort Santa Cruz vorbeisegeln und sich bereit halten, um jede von dort an sie gerichtete Frage beantworten zu können. Alsdann segeln sie weiter nach Fort Vilganhon, wo sie unterhalb, oder demselben gegenüber, entweder beidrehen oder ankern müssen, und dürfen keine andern Böte, als die von der Regierung an die Seite kommen lassen, bis sie Pratique erhalten haben, worauf es ihnen gestattet wird, nach dem gewöhnlichen Ankergrunde für Kauffahrteischiffe, weiter zu segeln. Der Seewind stellt sich gewöhnlich um 11 Uhr Morgens ein und dauert bis Sonnenuntergang, er ist für die Schiffe stark genug die Ebbe zu überwinden. Hochwasser bei Vollmond und Mondwechsel um 2 Uhr Nachmittags.

Franquia. — Schiffe, welche nach Brasilien segeln, und deren Ladungen man in verschiedenen Häfen zu veräussern wünscht, sollten nach »Brasilien oder andern Häfen,« oder nach »Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und andern Häfen« ausclariren; sie sind auf diese Weise zu den Vortheilen der Franquia berechtigt, und dürfen einen Theil ihrer Ladung in dem einen Hafen landen, wo der Zoll alsdann nur auf diejenigen Güter, welche gelandet sind, bezahlt zu werden braucht, und worauf sie dann mit der übrigen Ladung nach andern Häfen segeln können. Wenn sie aber nur nach einem Hafen ausclariren, so muss eine vollständige Declaration gemacht und die ganze Ladung gelandet werden. Beim Versegeln von einem brasilianischen Hafen nach einem andern, ist es nöthig, dass man sich ein Gesundheits-Certificat von den örtlichen Behörden eines jeden Hafens geben lässt, und

ein Theil der Ladung gelandet ist, muss dieses auf dem Original-Manifeste von den Zollbeamten bemerkt werden.

Ankergeld. — Fremde Schiffe zahlen in allen Häfen des Reichs 100 Rees für die Tonne pr. Tag, von dem 5ten Tage nach ihrer Einclarirung angerechnet.

Leuchtthurm. — Das Bakengeld ist für alle Schiffe über 40 Tonnen, welche von Häfen absegeln wo ein Leuchtthurm ist, 100 Rees pr. Tonne. Schiffe unter 40 Tonnen sind von dieser Abgabe frei.

Hafengeld. — Von allen Schiffen, welche nicht über die Barre vor dem Hafen von Rio de Janeiro fahren, werden folgende Abgaben gehoben, nämlich: von dreimastigen 12,800 Rees, von zweimastigen 9600 Rees, von einmastigen Schiffen 6400 Rees.

Siegel. — Diese Abgabe ist für jeden geschriebenen halben Bogen 40 Rees.

Sanitäts-Abgaben. — Für einen ärztlichen Besuch sind 8200 Rees zu zahlen festgesetzt; im Falle aber, dass das Schiff Quarantaine halten muss, so ist alsdann bei der Zulassung des Schiffes zur freien Pratique für einen abermaligen Besuch des Arztes dieselbe Summe noch einmal zu bezahlen.

Hospitäler. — Ein dreimastiges Schiff zahlt 6000 Rees; Brigs, Corvetten und Jachten 4000; Pinassen 2500; kleine Fahrzeuge 1280. Von der ganzen Mannschaft eines Schiffs, welches nach einem fremden Hafen segelt, zahlt Jeder 400 Rees.

Usanzen bei den Kaufleuten. — Es ist gebräuchlich, dass die Kosten für das Löschen und Laden einer Ladung Frachtgüter von dem Schiffe bestritten werden, wenn es nicht anders in den Connoissementen fest bedungen ist. Wenn ein Schiff harte spanische Dollars laden soll, so sollten diese, um Streitigkeit zu vermeiden, auch in dem Fracht-Contracte benannt werden. Einkäufe von Produkten werden baar bezahlt, und Verkäufe, wenn auch nominell, gegen baare Zahlung, auf festbedungene Zeit abgeschlossen. Wenn Wechsel auf London,

zum Ankauf von Produkten in Brasilien, hingesandt werden, so muss das Accreditiv mit der Bestätigung des Londoner Hauses begleitet sein.

Ankergeld in brasilianischen Häfen. — Das durch das Gesetz vom 22. October 1836 festgesetzte Ankergeld ist nun durch eine Abgabe von 3 Reichsthalern pr. Tonne aufgehoben, welche alle Schiffe, die auswärtigen Handel treiben, die eine Hälfte bei der Ankunft und die andere Hälfte beim Abgange, bezahlen müssen, jedoch unter folgenden Beschränkungen: Schiffe, welche mit Ballast ankommen und so wieder absegeln, zahlen das frühere Ankergeld; wenn sie aber Ladung einnehmen, zahlen sie die Hälfte der jetzigen Abgaben. Schiffe, welche einlaufen um frischen Proviant zu bekommen, oder auf „Franquia", um den Markt zu versuchen und nicht ausladen, zahlen nur das frühere Ankergeld. Wenn sie blos einen Theil der Ladung löschen, zahlen sie die Hälfte der jetzigen Abgaben. Schiffe, welche in Noth oder mit Havarie einlaufen, wenn sie nicht mehr löschen als nöthig ist um ausgebessert zu werden, sind frei. Schiffe, welche Colonisten am Bord haben, sind durch einige Ermässigungen begünstigt. Schiffe, welche dreimal im Jahre ankommen, zahlen das Ankergeld nur für die zwei ersten Reisen. Die Regierung ist ermächtigt, sobald der Vertrag mit Grossbritannien abläuft, diese Abgabe so zu ermässigen, wie es ihr zur Beförderung des nationalen überseeischen Handels oder des Wallfischfanges am zweckmässigsten erscheinen möge, und es ist nicht wahrscheinlich, dass das Ankergeld auf fremde Schiffe erhöhet werde.

Provision. — Für die Besorgung einer Fracht, oder das Incasso der Frachtgelder rechnet man $2\frac{1}{2}$ %; auf Auslagen für Schiffe in gewöhnlichen Fällen, mit den Fonds dazu in Händen, $2\frac{1}{2}$ %; auf Auslagen für Schiffe, wozu die Fonds nicht in Händen sind, oder auch wenn sie condemnirt sind, und für Schiffe, welche nur wegen Ausbesserung einlaufen, 5%;

für das Empfangen und die Spedition von Waaren 1%, sowie 2½ % auf den Betrag der darüber eingegangenen Verbindlichkeiten; für das Incasso und die Auszahlung derjenigen Gelder auf welche sonst keine Provision berechnet gewesen ist, 1%; ½ % für den An- und Verkauf von Contanten.

Brasilianischer Zolltarif, welcher am 10. November 1844 in Wirksamkeit getreten ist.

Die früher auf britische Fabrikate erhobenen Abgaben betrugen circa 21% vom Werthe; dieser Grundsatz der gleichförmigen Berechnung wird jedoch bei dem neuen Tarife nicht befolgt, wie man aus der folgenden Liste der Hauptartikel, welche aus Gross-Britannien eingeführt werden, sehen kann:

Waaren, welche mit 24 % berechnet werden sollen. — Boye Flushings, ordinaire Leinwand, Segeltuch und Caffee Bagging.

Waaren, welche mit 30 % berechnet werden sollen. — Wollenzeuge, Flanell, Tuch, Velveteen, irländisches oder französisches Leinen, feines Leinen, Zwirnband, Casimir, baumwollene und wollene Umschlagetücher, Regenschirme, Cattun, Bettdecken, Bänder, Piquee-Decken, Nankin, Cambric-Tücher, seidene Tücher, Baumwollgarn und Zwirn, Handschuhe, leinene, wollene und seidene Strumpfwaaren, Wachstuch, Leinen-Damast, Gingham, Bettinlitt, leinene Platillas, ungebleichtes Leinen zu Bettüchern, Leinen-Handtuch-Drell und blaue Baftaes.

Waaren, welche mit 40 % berechnet werden sollen. — Fussteppiche, irländische und französische mit Baumwolle vermischte Leinewand, baumwollene Drills, französisches oder nachgemachtes Kammertuch, Musselin, sogenanntes englisches Leder (Moleskin), Küstenwaaren (für den african. Handel), Nankin (ächt ostindischer), Damast-Servietten, baumwollene Tücher, Maddapollams, Shirting, baumwollene Strumpfwaaren, Jeans und Satinett, Jaconet und Cambric, Domestics, schlicht

oder geköpert, Platillas (baumwollene), Hosenträger, baumwollene Handtücher, baumwollene Hemde, Unterhemde und Unterhosen.

Waaren, welche mit 50 % berechnet werden sollen. — Gestickter Musselin, Hüte, Sonnenschirme und fertige Kleidungsstücke.

Waaren, welche mit 60 % berechnet werden sollen. — Starkes, grobes Baumwollenzeug, dem brasilianischen Panos de costa nachgemacht und baumwollene Bettdecken.

Neues Tonnengeld.

Die bestehende Abgabe, unter der Benennung Ankergeld, von 50 Rees per Tonne den Tag, auf fremde oder nationale Schiffe, welche nach dem Auslande fahren, ist, nach einer kaiserlichen Verordnung vom 20. Juli 1844, wesentlich ermässigt und herabgesetzt worden.

Nach den neuen Verordnungen, welche sogleich nach Ablauf des Tractats mit Gross-Britannien am 11. November 1844 in Kraft treten sollen, werden die Kosten folgendermassen sein:

Beladene Schiffe, einkommend und ausgehend, zahlen 900 Rees per Tonne und können bei dieser Abgabe so lange im Hafen bleiben, als sie es für nöthig finden.

Beladene Schiffe, einkommend, und mit Ballast ausgehend, zahlen 450 Rees per Tonne.

Schiffe, welche mit Ballast einclariren und mit Ladung ausclariren zahlen 450 Rees per Tonne.

Schiffe, welche mit Ballast ein- und ausclariren zahlen 300 Rees per Tonne.

Schiffe, welche auf Franquia einclariren, oder einen Hafen des Reichs wegen Ordre, oder um Wasser oder Proviant einzunehmen, gleichviel ob beladen oder mit Ballast, anlaufen, zahlen 300 Rees pr. Tonne.

Schiffe, welche in Noth einclariren, sind frei, vorausgesetzt, dass von der Ladung nicht mehr gelöscht werde, als nöthig ist, um die Kosten zu bestreiten.

Schiffe, welche in irgend einem Hafen von Brasilien gelöscht und geladen haben, können während derselben Reise, ohne Tonnengeld zu zahlen, jeden andern Hafen des Reichs anlaufen.

Schiffe, welche mit Ballast von irgend einem Hafen Brasiliens kommen, können während derselben Reise ohne Tonnengeld zu zahlen, jeden andern Hafen des Reichs anlaufen, vorausgesetzt, dass sie in keinem dieser Häfen Güter eingeladen haben.

Nationale Küstenfahrer sollen 50 Rees per Tonne bezahlen, und wenn die Hälfte der Mannschaft Brasilianer sind, zahlen sie nur 45, und wenn auf dem Fischfang begriffen, sind sie frei.

Schiffe solcher Nationen, in deren Häfen brasilianische Schiffe höhere Hafenkosten als die Schiffe der resp. Nationen zahlen müssen, sollen ein Drittel des Tonnengeldes mehr bezahlen, und die Regierung ist auch ermächtigt, diese Auflage in solchen Fällen dergestalt noch zu erhöhen, damit die Hafenkosten auf brasilianische Schiffe in fremden Häfen dadurch aufgewogen werden.

Münze, Gewicht und Maass. — Alle Zahlungen geschehen in Papiergeld, welches in zu grossen Summen ausgegeben worden und daher im Werth sehr gesunken ist. In gewöhnlichen Fällen jedoch kann man jetzt das pari des Wechselcourses auf ungefähr 31 *d.* per patriotischen Dollar von 1620 Rees Papiergeld annehmen. Gewicht und Längemaass sind wie in Lissabon und die Arroba wird auch auf $32\frac{1}{2}$ ℔ englisches Gewicht gerechnet; aber das Maass für flüssige Sachen ist verschieden; denn 1 Mendida hält $0,_{5954}$ und 1 Alquière $1,_{11}$ Imperial Gallonen.

Maranhao oder San Luis,

Stadt und Seehafen im nördlichen Brasilien liegt an der Westküste der gleichnamigen Insel, in der Bay von Marcos, 300 Meilen O. zu S. von Para, unter 2° 31′ 30″ südlicher Breite und 44° 16′ westlicher Länge. Es ist etwas schwierig in den Hafen von Maranhao zu gelangen. Schiffe, welche bei der Küste ankommen, suchen gewöhnlich den Leuchtthurm auf der Insel St. Anna auf, die ungefähr 40 Meilen nordöstlich von Maranhao liegt. Der Hafen auf der letzteren Insel bildet eine enge durch einige unbedeutende Forts vertheidigte Bucht, die mit Untiefen und Inselchen so angefüllt ist, dass sie einen Lootsen unentbehrlich macht, mit Hülfe eines solchen aber ist keine wirkliche Gefahr vorhanden. Der Hafen hat bei niedriger Ebbe ungefähr 18 Fuss Wasser, aber es soll immer mehr abnehmen und es ist wahrscheinlich, dass derselbe in kurzer Zeit nach Alcantra, an der gegenüber liegenden Seite der Bay, verlegt werden wird. Der letztere Hafen ist wirklich in jeder Hinsicht vorzuziehen, da er leichter zugänglich ist, tieferes Wasser hat und die Schiffe mit grösserer Leichtigkeit die See erreichen können.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Pernambuco.

Paranaguà

liegt an der südlichen Seite des gleichnamigen Golfs (unrichtig Bay genannt) innerhalb des westlichen Endes der Insel Colinga, 4½ Leagues vom Eingang. Das westliche Ende der Insel Colinga liegt unter 25° 29′ 50″ südlicher Breite und 48° 27′ 30″ westl. Länge. Das Fort auf der Barre liegt unter 25° 30′ 14″ südlicher Breite und 48° 17′ 35″ westlicher Länge. Die Insel do Mel, oder Honig-Insel, bezeichnet den Eingang des von Wäldern umgebenen] Golfs von Paranaguà. Dieser Golf, welcher eine Oeffnung des Landes innerhalb eines Umkreises von 5 Leagues nach allen Richtungen ist, nimmt die Gewässer mehrerer Bäche und kleiner Ströme auf. Der

Eingang ist durch die obige erwähnte Insel geschützt und in zwei Durchfahrten getheilt; auf dieser flachen Insel befinden sich mehrere Felsen, welche in einiger Entfernung davon kleinen Inseln gleichen, und im Norden desselben sind drei kleine Inseln, die Palmas genannt. Die südliche, von Brandung bedeckte Durchfahrt, ist nicht schiffbar; durch die nördliche fahren Brigschiffe, von denen viele im Golf oder Bassin gebauet sind. Beim Einlaufen durch die nördliche Durchfahrt lässt man die Palmas-Inseln, welche an den Palmbäumen, womit sie bedeckt, zu erkennen sind, auf der Steuerbordseite liegen; bei dieser Durchfahrt sind jedoch Lootsen für das Befahren im Innern unerlässlich. Das Wasser, welches aus dem Golf von Paranaguà kommt, trägt die Anschwemmungen des Landes, welche die Wassertiefe des Golfes schrecklich vermindert haben, in die See; sonst ist nichts Wesentliches da, was der Schifffahrt hinderlich ist, und 2 Leagues von den Eingängen findet man 5 bis 8 Faden Wassertiefe mit grauem Sande und Schlamm auf dem Grunde.

Der Gipfel des südlichen Felsens auf der Insel do Mel liegt unter 25° 32′ 43″ südlicher Breite und 48° 16′ westlicher Länge. Variation des Compasses 7° Ost.

Folgende Unkosten hat ein britisches Schiff von 200 Tonnen mit Ladung ein- und ausgehend:

Lootsengeld einkommend, nach Uebereinkunft, für 9½ Fuss Tiefgang	M.r.	10.	—
Lootsengeld ausgehend, nach Uebereinkunft, für 14 Fuss Tiefgang.	»	16.	—
Lootsengeld innerhalb der Bay und das Schiff zu ankern	»	8.	—
Anker- und Hafengeld à 30 Rees pr. Tonne denTag, für die ersten 50 Tage zahlbar, aber nicht nachher	»	423.	910.
Municipal-Abgaben	»	9.	720.
Latus	M.r.	467.	630.

Transport . .	M.r.	467.	630.
Ankergeld für einen Tag am Fort (12 Meilen unterhalb)	»	10.	—
Diverse kleine Spesen in der Stadt, Ausclariren am Zollhause	»	4.	—
Frisches Wasser.	»	1.	—
	M.r.	482.	630.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Rio de Janeiro.

Bahia,

ist eine sehr bedeutende Stadt in Brasilien, nahe bei Cap St. Antonio, welches die Ostseite des Eingangs der schönen Aller-Heiligen-Bay bildet. Der Leuchtthurm auf dem Cap, den man nur 9 bis 10 Meilen weit sehen kann, liegt unter 13° 0′ 30″ südlicher Breite und 38° 30′ westlicher Länge. An dem Eingange zu der Bay sind mehrere Sandbänke, aber innerhalb derselben dehnt sich die Bay zu einem grossen Bassin aus, in welchem mehrere Inseln und Häfen liegen. Die Wassertiefe desselben wechselt von 8 bis 40 Faden und es kann mit der grössten Bequemlichkeit eine ganze Flotte darin vor Anker liegen. Mehrere Flüsse ergiessen sich in die Bay, welche, besonders wenn sie angeschwollen sind, gemeiniglich veranlassen, dass eine starke Strömung von dem nördlichem Ende der Insel Cap St. Antonio vorbei fliesst. Der gewöhnliche Ankerplatz ist gerade der Stadt gegenüber, nördlich und südlich vom Fort do Mar.

Hafenkosten, das Anker- und Tonnengeld ist 30 Rees pr. Tag für die brasilianische Tonne: 5 englische Tonnen sind ungefähr 7 brasilianischen gleich. Schiffe, welche aus Noth einlaufen, sind frei. Schiffe, welche Ladung einnehmen oder löschen, zahlen für nicht mehr als 50 Tage. Für jeden am Bord sich befindenden Mann, welcher in der Musterrolle benannt sein muss, zahlt man 640 Rees. Ein Gesundheits-Certificat kostet 3200 Rees. Bakengeld und kleine Kosten belaufen

sich auf 6720 Rees pr. Schiff. Für einen 30tägigen Aufenthalt im Hafen würden daher die Unkosten auf ein britisches Schiff von 200 Register Tonnen sich folgendermassen herausstellen:

Ankergeld, 30 Tage, à 30 Rees für 200 = 280 brasilianischen Tonnen	250,000 Rees
Musterrolle, für jeden Mann am Bord, angenommen 10 Mann, à 640 Rees	6,400 »
Gesundheits-Certificat	3,200 »
Bakengeld, etc.	6,720 »
	266,320 Rees

Alle Gegenstände können zollfrei ein- und ausgeführt werden. Für Lagermiethe rechnet man 5 % ad valorem. Der Zoll von 15 % auf die am Bord befindlichen nautischen Instrumente, Chronometer, Karten, etc., zum Schiffsgebrauch ist kürzlich abgeschafft worden.

Wegen des neuen Tonnengeldes, siehe Rio de Janeiro.

Münze, Gewicht und Maass siehe Brasilien.

Pernambuco,

Stadt und Seehafen Brasilien's, nur Rio de Janeiro und Bahia, in Hinsicht der Wichtigkeit des Handels, nachstehend, liegt am atlantischen Meere, an der Mündung des Capabaribeflusses, 210 Meilen nordöstlich von Bahia, unter 8° 4′ 7″ südlicher Breite und 34° 51′ 44″ westlicher Länge. Sie besteht aus den abgesonderten Städten, Olinda, Recife, Boa-Vista und St. Antonio; die erste liegt auf dem Festlande, die andern südlich von derselben auf einer Reihe von niedrigen Sandbänken, welche durch Buchten, Seewasser enthaltend, und Arme des Flusses getrennt sind und durch 2 Brücken mit einander in Verbindung stehen. Recife, oder die eigentliche Stadt Pernambuco, die südlichste, ungefähr 4 Meilen SW. von Olinda, wird durch die Hauptforts vertheidigt und sind in ihr das Seearsenal so wie die grösseren Waarenlager enthalten. Der Hafen von Pernambuco wird gegen die Wellen des Meeres

durch ein langes, in verschiedentlicher Entfernung längs der ganzen Küste von Maranham fortlaufendes Riff geschützt, durch dessen zahllose Oeffnungen die Schiffe sich dem Lande nahen können. Dieses Riff, welches aus Corallen bestehen soll, ist auf dem Gipfel kaum 16 Fuss breit; dasselbe läuft auf der Aussenseite, bis zu einer grossen Tiefe schräger hinab als der Wellenbrecher zu Plymouth, hingegen auf der Innenseite läuft es mehrere Faden tief senkrecht hinab. Dieser natürliche Wellenbrecher bildet den Hafen, denn obgleich die Wellen bei hohem Wasser darüber wegschlagen, so schlagen sie doch gegen die Kaien und Gebäude nur mit verminderter Kraft. Jedoch längs der sandigen, zwischen Olinda und Boa-Vista liegenden und von dem Riff unbeschützten Landzunge ist die Brandung sehr heftig, und selbst den Hafen hält man nicht für sicher. Derselbe besteht aus 2 Theilen, dem Poco und dem Mosqueiras; in den ersteren, worin Schiffe von 400 Tonnen und darüber liegen können, fahren die Schiffe über eine Barre, welche 17 bis 30 Fuss Wasser hat; letzterer hingegen, welcher viel besser als der erstere geschützt wird, hat bei der Ebbe auf der Barre nur 7 Fuss Wasser. Die nach Pernambuco fahrenden Schiffe sollten nicht über 10 bis 12 Fuss tief gehen. Am Eingange des Hafens, welcher durch mehrere starke Festungswerke, unter denen die steinernen Forts do Buraco und do Brum die bedeutendsten sind, vertheidigt wird, steht ein Leuchtthurm mit einem Drehlichte.

Zufolge Decrets vom 15. November 1844 sind folgende Ermässigungen auf das Ankergeld erlassen worden. Mit Ballast ankommende und wieder abfahrende Schiffe sind frei. Schiffe, welche in einem Jahre 3 oder 4 Reisen gemacht und zweimal die Abgabe von 900 Rees per Tonne bezahlt haben, sollen für die dritte Reise und die folgenden desselben Jahrs frei sein. Schiffe, welche irgend einen Hafen in Brasilien unter franquia, um Ordre einzuholen oder den Markt zu ver-

suchen, anlaufen, sollen während des Verweilens in dem Hafen nur 30 Rees für die Tonne per Tag bezahlen.

Veränderung des Ankergelds in Brasilien.

Aus der Kanzlei des Geheimrath-Committees für den Handel ist auf Lloyd's eine Depesche, welche eine Copie der beifolgenden Bekanntmachung enthält, empfangen worden.

Brasilien, Departement des Auswärtigen,
den 24. August 1844.

Nachdem der Finanzminister am 26. Mai d. J. ausser der Verordnung vom 20. Juli 1844 beschlossen hat, dass Schiffe, welche in die Häfen des Reichs wegen Ordre — Franquia — einlaufen, deren Manifeste erklären, dass ein Theil der Ladung für den Hafen, in welchen sie ankommen und der übrige Theil für einen fremden Hafen bestimmt ist, ohne jedoch Ladung für ihren anderweitigen Bestimmungsort zu erhalten, nachdem sie den Theil, welcher für den Hafen, den sie anlaufen, bestimmt ist, gelöscht haben, nur die Hälfte des Ankergeldes bezahlen sollen.

Und dieses habe ich die Ehre, Sr. Hochwohlgeboren, dem Herrn J. Hudson, mitzutheilen, damit derselbe diesen Beschluss zur Kenntniss seiner Regierung gelangen lassen kann.

(Unterz.) Baron Cayrn.

Sr. Wohlgeboren
Herrn James Hudson.

Tonnengeld und andere Abgaben, so wie Münze, Gewicht und Maass, wie in Rio de Janeiro.

Kingston, Jamaica,

obgleich nicht die Hauptstadt, ist sie doch die grösste und hinsichtlich des Handels die bedeutendste Stadt der Insel Jamaica; sie liegt an der Südküste an der Nordseite eines schönen Hafens am Rande einer von einem Gebirgs-Amphitheater umgebenen bewässerten Ebene, unter 17° 56′ 6″ nördlicher Breite und 76° 53′ 15″ westlicher Länge. Die Stadt zählt ungefähr 35,000 Einwohner; da aber keine genaue Zäh-

lung je vorgenommen worden ist, so ist die Zahl wahrscheinlich übertrieben; sie ist auf einem bis zum Rande des Meeres sanft hinablaufenden Boden gebauet und hatte ursprünglich eine längliche Form, 1 Meile lang und ½ Meile breit, in den letzten Jahren aber ist sie weit über diese Grenze ausgedehnt.

Die Strassen in Lower Kingston sind lang und gerade, kreuzen sich in rechten Winkeln, gleich der Neustadt von Edinburgh; die Häuser sind im Allgemeinen zwei Stock hoch, mit Verandas unten und oben versehen. Es sind hier zwei Kirchen, eine englische und eine presbyterianische, beide hübsche Gebäude, besonders die erstere, welche auf einer Anhöhe gebauet ist, von wo aus man die Stadt übersehen kann. Kingston besitzt mehrere Kapellen für Nonconformisten, zwei Synagogen, ein im Jahre 1776 gegründetes Hospital, mehrere wohlthätige Anstalten, eine im Jahre 1729 mit 1500 £ jährliches Einkommen gegründete Freischule, ein Werk- und Zuchthaus, Lesezimmer für den Handelsstand, ein Athenaeum, eine Gesellschaft für Landbau, Künste und Wissenschaften, eine Sparcasse und ein Theater.

Die Bergkette, welche die Grenze der Ebene bildet, auf welcher Kingston liegt, endigt gegen Osten in einen schmalen Bergrücken, von wo aus eine schmale Landzunge, die südliche Grenze des Hafens von Kingston bildend, bis nach Port Royal sich erstreckt. Dieser Hafen ist ein von Land eingeschlossenes Bassin, in welchem die grössten Schiffe mit aller Sicherheit vor Anker liegen können. Er ist stark befestigt und der Eingang zwischen Port Royal im Osten, am Ende der bereits bemerkten Landzunge und der gegenüberliegenden Küste, wird durch Fort Charles, nahe bei Port Royal, auf der einen Seite, und durch Apostles' Battery, Fort Henderson und Fort Augustus auf der andern Seite, vertheidigt. Die Wassertiefe in der Mitte des Canals zum Hafen ist an den seichtesten Stellen 4 Faden, und in dem Hafen selbst wechselt sie ab von 6 bis 10 Faden.

Die vorzüglichsten Häfen auf der Insel Jamaica — alle Freihäfen — sind: Kingston, Port Royal, Port Morant, Black River und Savanna-la-Mar auf der Südküste; Lucca- und Montego-Bay, Falmouth, St. Ann, Port Maria, Port Antonio und Antonio-Bay auf der Nordküste.

Unkosten auf ein Schiff von 265 Tonnen:

	£	s.	d.
Tonnengeld auf 265 Tonnen à 3 *s.* 6 d. pr. T.	50 £	15 *s.*	10 *d.*
Bakengeld	3 »	19 »	6 »
General-Einnehmer	— »	3 »	— »
Insel-Secretair	— »	15 »	— »
Sanitäts-Beamter	— »	12 »	— »
Hafengeld	1 »	12 »	— »
Lootsengeld	7 »	— »	— »
Attestiren des Gesundheits-Certificats	— »	10 »	— »
	65 £	7 *s.*	4 *d.*

Tarif,

welcher am 1. Januar 1844 in Wirksamkeit getreten ist.

	Zoll nach dem Gesetze der Insel. £	s.	d.	Nebenzoll auf fremde Güter nach dem Gesetze des Mutterlandes.
*Ale, Bier, Aepfelwein, Porter und Birnwein in Fässern, pr. Tonne	3	3	—	4 pCt.
*Dito, auf Flaschen, pr. 12 Quartflaschen	—	—	6	4 pCt.
Esel, pr. Stück	—	10	—	frei.
Rindfleisch und Speck, gesalzen oder eingepöckelt, so wie alle fremden gesalzenen Fleischspeisen, pr. Barrel	—	15	—	3 *s.* pr. Ctn.
Dito, dito, Produkte des vereinigten Königreichs oder jeder britischen Besitzung, pr. Barrel	—	15	—	frei.
Brod oder Zwieback, pr. Centner	—	4	—	frei.
Ziegelsteine, pr. 1000 Stück	—	4	—	4 pCt.

	Zoll nach dem Gesetze der Insel. £	s.	d.	Nebenzoll auf fremde Güter nach dem Gesetze des Mutterlandes.
Butter, pr. Fässchen von 66 ℔	—	4	—	8 s. pr. Ctn.
Lichte, Wachs, Sperm oder Composition, pr. Kiste von 56 ℔	—	3	6	15 pCt.
Lichte, Talg, pr. Kiste von 56 ℔	—	1	6	7 pCt.
Hornvieh, pr. Stück	1	4	—	frei.
Steinkohlen pr. Tonne, diejenigen der Royal Mail Company ausgenommen,	—	—	6	4 pCt.
*Cacao	—	—	—	1 s. pr. Ctn.
Caffee, Produkte jeder britischen Besitzung, pr. Centner	1	—	—	frei.
Käse	—	5	—	5 s. pr. Ctn.
Mehl, weizen, ...	—	4	—	2s.p.Barrel.
Weizen, pr. Bushel	—	—	6	frei.
Rocken, pr. Bushel	—	—	3	frei.
Fische, getrocknet oder gesalzen . . .	—	2	—	2 s. pr. Ctn.
» gepöckelt, fremde	—	4	—	4s.p.Barrel.
» Lachs, frisch oder gesalzen . .	—	8	—	4s.p.Barrel.
» Häringe, geräuchert, pr. Kiste .	—	1	—	2 s. pr. Ctn.
» Lachs, geräuchert, pr. Centner .	—	10	—	2 s. pr. Ctn.
Schinken, Speck, getrocknetes Rindfleisch, getrocknete Zungen	—	8	—	3 s. pr. Ctn.
Pferde, Stuten und Wallachen, pr. Stück	2	—	—	frei.
Schmalz, pr. Fässchen von 60 ℔ . . .	—	3	—	4 pCt.
Mehl, fremdes jeder Art, ausser Weizen, pr. Barrel	—	3	—	frei.
Molassen, Produkte jeder britischen Besitzung, pr. Centner	—	3	—	frei.
Mehl jeder Art, Produkte des vereinigten Königreichs oder jeder britischen Besitzung, pr. Barrel	—	—	6	frei.

	Zoll nach dem Gesetze der Insel. £ s. d.	Nebenzoll auf fremde Güter nach dem Gesetze des Mutterlandes.
Maulesel, pr. Stück	1 10 —	frei.
Thran, Wallfisch-Speck, Flossfedern und Felle von Fischen oder Seethieren, fremde, pr. 100 £ ad valorem . . .	4 — —	15 pCt.
Dito, von Seethieren britischer Fischerei, pr. 100 £	4 — —	frei.
Erbsen, Bohnen, Calavances, Gerste, Hafer und indisches Korn, pr. Bushel	— — 3	frei.
Reis, pr. Centner	— 4 —	frei.
Salz, pr. Centner	— — 9	frei.
Schaafe und Ziegen, pr. Stück	— 2 —	frei.
Seife, pr. Kiste von 56 ℔	— 2 —	7 pCt.
*Spirituosen, Branntwein und alle andern fremden Spirituosen und Liqueure, ausgenommen Rum, pr. Gallon . . .	— 6 —	1 *s.* pr. Gall.
*Dito, Produkte jeder brit. Besitzung .	— 8 6	frei.
Ditto, brit. und zusammengesetzte . .	— 2 —	frei.
*Zucker, nicht raffinirt, Produkte jeder brit. Besitzung, pr. Centner	— 10 —	frei.
*Ditto, raffinirt, in fremden Ländern raffinirt und producirt	4 pCt.	20 pCt.
*Ditto, raffinirt im vereinigten Königreiche aus fremden Zucker unter Schloss	4 pCt.	10 pCt.
Thee, wenn nicht direct aus China oder aus dem vereinigten Königreiche, oder aus jeder anderen brit. Besitzung importirt pr. ℔	— 2 —	1 *d.* pr. ℔
Ditto, direct aus China oder aus dem vereinigten Königreiche oder aus jeder brit. Besitzung pr. ℔	— 2 —	frei.

	Zoll nach dem Gesetze der Insel. £ s. d.	Nebenzoll auf fremde Güter nach dem Gesetze des Mutterlandes.
Taback, fabricirt. pr. 100 £ ad valorem	25 — —	7 pCt.
Ditto, Blätter oder fabricirt, ditto . .	20 — —	4 pCt.
*Weine, nicht in Flaschen, pr. Tonne	9 15 —	7 pCt.
Ditto, auf Flaschen abgezogen	9 15 —	7 pCt.
Ditto, pr. 1 Dutzend Quartflaschen, ausgenommen solche, welche im vereinigten Königreiche abgezogen sind	— 2 6	
Ditto, im vereinigten Königreiche abgezogen, pr. Dutzend	— 1 —	
Holz, fichten, 1 Zoll dick, pr. 1000 []Fuss	— 12 —	frei.
Ditto, weisses fichten oder anderes Tannenholz, ditto, pr. 1000 []Fuss . . .	— 8 —	frei.
Ditto, Schindeln, Cypressen, über 12 Zoll lang, pr. 1000 Stück	— 8 —	frei.
Ditto, Ceder und Boston-Schnittset, pr. 1000 Stück	— 4 —	frei.
Ditto, hölzerne Tonnenbände, pr. 1000 Stück	— 1 —	frei.
Ditto, rothe oder weisse eichene Stäbe und Fassdauben pr. 1000 Stück . .	— 2 —	frei.
Und nach diesen Sätzen für jedes grössere oder kleinere Quantum dergleichen Waaren, nach Verhältniss.		
Glas- und Seidenfabrikate, pr. 100 £ ad valorem	4 — —	15 pCt.
Baumwoll-, Leinen-, Wollen-, Leder-Papierfabrikate, Eisenwaaren, Uhren und Taschenuhren, Pfröpfe, Tauwerk und Werg. pr. 100 £ ad valorem .	4 — —	7 pCt.

	Zoll nach dem Gesetze der Insel. £ s. d.	Nebenzoll auf fremde Güter nach dem Gesetze des Mutterlandes.
Kaufmannsgüter, Plantagenbedürfnisse, Kleidung und Effecten jeder Art, die nicht bereits benannt sind, pr. 100 £ ad valorem	4 — —	4 pCt.
Mit Ausnahme der folgenden, welche nach diesem Gesetze keinem Zoll unterworfen sein sollen, nämlich: Münzsorten, Contanten, Diamanten, Früchte und Gemüse, frisches Heu, Stroh, Maulbeer- und andere Pflanzen, Baumwolle Wolle, Eis, frische Fische, Schildkröten, Federvieh, gedruckte Bücher und Papiere.		
Häute, rohe, Talg, Hanf, Flachs und Werg.	4 pCt.	frei.
Frische Fleischspeisen, Droguerien, Blutigel, Gummi, Harz, Schildpatt, Guano und andere Dünger, Proben, des Naturreichs	4 pCt.	frei.

Alle so * bemerkten Artikel beziehen sich auf folgende Liste der Nebenzölle nach dem Perpetual Revenue Act.

Ale, Rum, Aepfelwein, Porter, Birnwein, in Fässern pr. Tonne 1 £ 4 *s.*

Cacao, wenn britischer, 9 *s.*; wenn fremder, 12 *s.*

Spirituosen, Branntwein und alle anderen fremden Spirituosen und Liqueure, ausgenommen Rum, pr. Gallon, 10 4/5 *d.*

Spirituosen, Rum, die Produkte jeder britischen Besitzung 10, 4/5 *d.*

Spirituosen, britische und zusammengesetzte 10, 4/5 *d.*

Zucker, unraffinirt, die Production jeder brit. Besitzung, pr. Centner 3, $^{3}/_{5}$ *d.*

Zucker, raffinirt, producirt und raffinirt in fremden Ländern pr. Centner 3, $^{3}/_{5}$ *d.*

Zucker, raffinirt im vereinigten Königreiche aus fremden Zucker unter Schloss 3 *s.* 3$^{3}/_{5}$ *d.*

Wein, nicht in Flaschen, pr. Tonne, 2$^{2}/_{5}$ *d.*

Alle obigen Artikel sind einen Abzug von 10 % unterworfen

Münze, Gewicht und Maass, wie die britischen.

Jamaica.

Neues Zoll-Verzeichniss,

welches am 1. August 1847 in Kraft getreten ist.

Ale, Bier, Aepfelwein, Porter, oder Birnwein, pr. Tonne	87 *s.* — *d.*
Esel, pr. Stück	5 » — »
Rind- und Schweinefleisch, gesalzen oder eingepökelt, und alles eingepökelte Fleisch, pr. Fass von 200 ℔	20 » — »
Mauersteine, pr. 1000 Stück	4 » — »
Brod oder Zwieback, pr. Centner	4 » — »
Butter, pr. Centner	12 » — »
Lichte, Wachs, Spermaceti oder Composition, pr. Kiste von 56 ℔	5 » — »
Lichte, Talg, pr. Kiste von 56 ℔	2 » — »
Hornvieh, pr. Stück	4 » — »
Käse, pr. Centner	7 » — »
Cacao, ditto	10 » — »
Caffee, britischer, ditto	20 » — »
Droguerien, 80 *s.* % ad valorem	— » — »
Fische, getrocknet oder gesalzen, pr. Tonne	2 » — »
» Makrelen, marinirt, pr. Tonne	4 » — »
» Häringe, marinirt, pr. Tonne	2 » — »

	s.	d.
Fische, sonstige, nicht benannte marinirte Fische pr. Tonne	4 s.	— d.
Fische, Lachs, frisch oder gesalzen	8 »	— »
» » geräuchert, pr. Centner	10 »	— »
» Häringe, geräuchert, pr. Kiste	— »	6 »
» geräuchert, sonst nicht benannte, pr. Ctn.	4 »	— »
Mehl, weitzen, pr. Tonne	6 »	— »
Ingwer, 80 s. ad valorem.		
Getreide, pr. Bushel	— »	3 »
Schinken, Speck, getrocknetes Rindfleisch, Zungen und Mettwürste; pr. Centner	10 »	— »
Pferde; Stuten und Wallachen, pr. Stück	20 »	— »
Indigo, pr. ℔	— »	3 »
Schmalz pr. Centner	7 »	— »
Mehl — nicht weitzen, pr. Tonne	1 »	— »
Molassen, pr. Centner	3 »	— »
Maulesel, pr. Stück	10 »	— »
Thran, Wallfischspeck, Barden, Häute von Fischen und andern Seethieren 100 s. % ad valorem.		
Eingemachte Fleischspeisen, Suppen, Gemüse, Fische, und alle anderen Lebensmittel in blechernen Dosen oder in anderen Packungen 80 s. % ad valorem.		
Reis, pr. Centner	4 »	— »
« nicht gereinigt, pr. Bushel	1 »	— »
Salz, pr. Centner	— »	9 »
Schaafe und Ziegen, pr. Stück	2 »	— »
Seife, pr. Kiste von 56 ℔	2 »	— »
Spirituosen, Branntwein, Rum — mit Ausnahme des Produkts dieser Insel — Genever, Whisky, und alle anderen Spirituosen und Liqueure pr. Gallon	6 »	— »
Zucker, raffinirt, pr. ℔	— »	2 »

Schweine, pr. Stück 2 *s.* — *d.*

Thee, pr. ℔ 1 » — »

Taback, fabricirten 640 *s.* % ad valorem und 3 *d.* pr. ℔

Taback, unfabricirten 480 *s.* % ad valorem und 3 *d.* pr. ℔

Weine, in Fässern oder abgezogen auf Flaschen 290 *s.* per Tonne und 140 *s.* % ad valorem, und 2 *s.* 6 *d.* für jedes Dutzend Quartflaschen Wein.

Holz, fichten, pr. 1000 Fuss, nach dem Quadratmaass von 1 Zoll dick 12 » — »

Holz, weissfichten, oder anderes Bauholz pr. 1000 Fuss 8 » — »

Holz, Schindeln, Cypressen, länger als 12 Zoll pr. 1000 Fuss 8 » — »

Holz, Boston-Schnittsel und alle sonstigen nicht aufgeführten oder benannten Schindeln pr. 2000 Fuss 4 » — »

Holz, Tonnenbände, pr. 1000 Stück 1 » — »

» Stäbe, Bodenstücke, rothes oder weisses Eichen- oder Eschenholz, pr. 1000 Fuss . . 2 » — »

Weizen, pr. Bushel — » 6 »

Glas und Seidenwaaren 40 *s.* % ad valorem.

Baumwollen-, Leinen-, Wollen-, Leder- und Papier-Fabrikate, Bijouterien, Eisenwaaren, Uhren und Taschenuhren, Pfröpfe, Tauwerk, und Werg 40 *s.* % ad valorem.

Kaufmannsgüter, Plantagen-Bedürfnisse, Kleidungsstücke und nicht bereits aufgeführte Sachen jeder Art 40 *s.* % ad valorem, ausgenommen die folgenden, welche zufolge dieses Gesetzes keinem Zolle unterworfen sein sollen: Steinkohlen, Coke, Münzen, Contanten, Bücher und gedruckte Papiere, Diamanten, frisches Obst und Gemüse, Heu und Stroh, Oel-

mehl oder Oelkuchen als Viehfutter, Maulbeer- und andere Pflanzen, Baumwolle, Wolle, Eis, frische Fische, Schildkröten, Federvieh, frisches Fleisch, Blutigel, Gummi, Rosinen, Schildpatt, Guano und anderer Dünger, Singvögel, Hunde, Proben von Naturalien, Militär-Uniformen, Schiefer, Militär-Bedürfnisse, rohe Häute, Hanf, Flachs und Werg, Sassaparilla und Färbeholz.

Molassen und fremde producirte unraffinirte Zucker sind verboten.

Macassar.

Der General-Gouverneur der niederländischen Besitzungen in Indien macht bekannt: »Von dem Wunsche ausgehend, den Handel und die Industrie der mannigfaltigen Inseln und Besitzungen der Niederlande in Indien durch die Begründung eines für den Tauschhandel passlichen Hauptpunktes, wo die verschiedenen Gegenstände der Production aus den besagten Inseln und Besitzungen leicht realisirt, und andererseits, alle ihre Bedürfnisse in hinreichender Menge und Mannigfaltigkeit angeschafft werden können, zu befördern; ferner in Betracht dass die Hauptstadt Macassar, wegen ihrer vortrefflichen geographischen Lage, guten Rheden und des Handelsgeistes ihrer Bewohner, vor jeder anderen Besitzung im niederländischen Indien bestimmt zu sein scheint ein grosser Centralpunkt des Handels zwischen jenen Besitzungen und den benachbarten Ländern zu werden; endlich, um alle die Hindernisse, welche den vollen Genuss der natürlichen Vortheile, die Macassar bietet und wodurch Handel und Schifffahrt gehindert und gesperrt werden, zu beseitigen, habe ich für passend erachtet zu bestimmen,

1) dass von und nach dem 1. Januar 1847 die Stadt Macassar ein Freihafen sein soll, wo Güter jeder Art ohne Bezug auf die Flagge, ohne Erlegung der Abgaben, die entweder auf die Ladung, oder das Tonnen- Hafen- und Bakengeld auf Schiffe betreffen, wie auch ohne dass die

Handelsleute irgend welchen Formalitäten, hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr-Abgaben, unterworfen sind, frei ein- und ausgeführt werden können;

2) dass daher die durch das Decret vom 8. August 1828 Nr. 26 festgesetzten Verordnungen über die Einfuhr, den Verkauf und Besitz von Feuergewehren und Schiesspulver, für den Hafen und die Stadt Macassar, gänzlich aufgehoben sind, und folglich durch diese Verfügungen die freie Zulassung und Ausfuhr von Kriegsmunition an diesem Platze bewilligt worden ist;

3) dass die Ein- und Ausfuhr von Opium zu Macassar gleichfalls frei und keinen beschränkenden Verordnungen unterworfen sein soll, wobei es sich jedoch von selbst versteht, dass die mit Opium Handelnden sich nach den örtlichen Verordnungen rücksichtlich des Opium-Monopols zu richten haben werden;

4) dass die durch den 20. Artikel der Bekanntmachung vom 28. August 1818 und den Beschluss vom 4. October 1839 Nr. 20 den chinesischen Juncken, die zu Macassar gelöscht, auferlegte Abgabe, wie auch diejenige zu Gunsten des chinesischen Hospitals, durch den Beschluss vom 5. März 1832 Nr. 1 vorgeschrieben, nicht mehr eingefordert werden soll;

5) dass an den übrigen in den Regierungsbezirken von Macassar liegenden Plätzen keine Ein- oder Ausfuhrabgaben auf die durch nationale Fahrzeuge von oder nach Macassar geführten Güter erhoben, während keine Schiffe mit langen Raaen in jene Häfen zugelassen werden;

6) dass es dem Gouverneur von Macassar freistehen wird fremde zuzulassen und denselben zu gestatten sich zeitweilig zu Handelszwecken am besagten Platze niederzulassen. Und damit Niemand in dieser Hinsicht Unwissenheit vorschütze, soll Gegenwärtiges bekannt gemacht und an allen gebräuchlichen Stellen angeschlagen werden.

Gegeben zu Buitenzorg am 9. September 1846.«

Dies wird als einer der wichtigsten seit vielen Jahren von der Regierung der niederländischen Besitzungen in Indien unternommenen Schritte betrachtet und zwar aus gutem Grunde; denn die Bestimmung zeigt, welche thätige und wirksame Massregeln von dieser Regierung zu erwarten sind, um mit uns in jenem Welttheile zu concurriren und unsere Handelsunternehmungen daselbst zu vermindern. In Betracht der ungeheuren Bevölkerung des indischen Archipelagus und der malayischen Halbinsel, welche eine der reichsten und ausserordentlichsten Abtheilungen von Asien bilden, ist es sehr zu verwundern, dass man auf diesen Gegenstand so wenig die Aufmerksamkeit des Publikums gelenkt hat; denn erst innerhalb der letzten wenigen Monate wurde, als die Herausgabe der ausserordentlichen Abentheuer des Herrn Brooke auf der Insel Borneo die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich nahm, von dem indischen Archipelagus selten etwas anders als der Auftritt irgend eines ausserordentlichen Acts von Seeräuberei gesprochen; auch hörte man selten etwas über unsere Handelsverhältnisse mit jenem Welttheile.

Und doch kann kein Zweifel darüber obwalten, dass der Gegenstand einer von der grössten Wichtigkeit ist und der ernsten Betrachtung verdient. Hier ist eine Gruppe von ungefähr 12000 Jnseln, deren Bevölkerung man oberflächlich auf 40,000,000 Seelen anschlagen kann; von diesen sind beinahe alle dem Handel zugethan und wünschen britische Fabrikate, die sie zu consumiren und zu bezahlen im Stande sind, zu erhalten. Hier in England sind wir besorgt Märkte für unsere Baumwoll-, Woll- und Eisen-Fabrikate aufzufinden. Woher kömmt es denn, dass wir dort keinen weit ausgedehnteren Handel als jetzt treiben? Den Holländern und uns ist beinahe der ganze Archipelagus überlassen und zu unserer Schande muss es gesagt werden, dass die ersteren ruhig und scheinlos doch fleissig und allmählig uns in Handelsunternehmungen in jener Gegend den Rang abgelaufen haben. Ihre Ueberlegenheit in

dieser Hinsicht haben wir ganz uns selbst zuzuschreiben. Wie wir gesagt haben, sind die Eingebornen gerne bereit von unseren Woll-, Baumwoll- und Eisenwaaren im Tausch für ihren Reis, Caffee, Palm-Zucker, Antimonium, Campfer, Gold, Perlen, Diamanten, Gummi, Gewürze, Muscheln, Perlmutter und tausend andere nützliche und schöne Producte dieser höchst begünstigten Inseln zu erhalten; dessenungeachtet haben wir uns keine Mühe gegeben diesem ausgedehnten Markte die gehörige Aufmerksamkeit zu widmen und diese Vortheile zu unseren Gunsten zu benutzen.

Die Holländer sind augenscheinlich schnell zu der Einsicht gekommen diese Sache gehörig zu würdigen, und der kräftige Schritt, den dieselben eben gethan haben, um den starken von den Booghiesen oder Bugis, wie sie in Singapore gewöhnlich genannt werden, geführten Handel abzulenken, ist darauf berechnet dem britischen Handel in jenem Welttheile einen tödtlichen Schlag zu versetzen, es sei denn, dass demselben mit ähnlichen bestimmten und aufgeklärten Massregeln von Seiten unseres eigenen Landes entgegengewirkt werde. Dieser Schritt der niederländischen Regierung in Indien erregt um so mehr Besorgniss, da er von der von den Holländern in diesem Welttheile bisher befolgten Handelspolitik ganz und gar abweicht. Den festen Fuss, den sie hier durch Falschheit und Gewalt erlangt, haben sie dauerhaft gemacht und durch ein streng ausschliessendes politisches System noch mehr befestigt. In der Hoffnung, die Bugis nach ihren Häfen zu locken, haben sie kürzlich die Regeln ihrer ausschliessenden Handelspolitik in einigen Fällen bei Seite gesetzt; doch dachte man nie daran, dass sie die Gewohnheiten von Jahrhunderten hätten so schnell aufgeben und jene kluge und liberale Politik, welche Singapore zu solchem grossen Wohlstande erhoben hat, annehmen könnten. Die Bestimmung von Macassar zu einem Freihafen zeigt jedoch, dass die Vorurtheile zu Gunsten der Han-

delsausschliessung nicht so fest gewurzelt gewesen sind, um einer Aussicht auf Handelsvortheile nicht schnell Platz zu machen.

Macassar, eine feste Stadt, hat eine günstige Lage auf der Südwestseite der Insel Celebes, das Land der Bugis — deren periodischen Handelsreisen nach Singapore den Hauptwohlstand und die commercielle Wichtigkeit jenes Freihafens bilden — besitzt grosse natürliche Vortheile, und von zwei Flüssen, von denen der eine so breit ist, dass Schiffe innerhalb eines Kanonenschusses von den Stadtmauern aufsegeln können, bewässert, muss über kurz oder lang, wenn die britische Regierung keine kräftige entgegenwirkende Massregeln ergreift, eine furchtbare Nebenbuhlerin von Singapore werden. Diese Massregeln sollten die Eröffnung freier Handelshäfen an verschiedenen günstigen Punkten sein, und dass diese Freihäfen eine Quelle des Gewinns sind, beweist Singapore zur Genüge. Zufolge einer Angabe der Einnahme und Ausgabe dieses emporkommenden Hafens für das mit April endende Jahr 1846 — in der Singapore Free Press veröffentlicht — finden wir, dass die Brutto-Einnahme 530040 und die Ausgabe 497186 Rupeen sind, welches einen reinen Ueberschuss der Einnahme von 32854 Rupeen liefert. Jedenfalls möge unser britischer Handel dort die gehörige Aufmunterung finden, möchten wir doch mehrere Singapores bekommen! Der Sultan von Borneo hat uns kürzlich Labuan, an der Nordwestküste von Borneo, abgetreten; man beabsichtigt, es zu einer Seestation für diese Gegend zu machen. Möge es auch ein Freihafen für unsern Handel werden! Aller Wahrscheinlichkeit nach würden die ersten Häuser in Singapore, Hong-kong und Manilla Commanditen dort errichten, so wie sie und Andere in anderen günstig gewählten Freihäfen thun würden. Durch die kräftige, doch vernünftige Befolgung eines solchen Systems könnten die Handelsinteressen dieses Landes unfehlbar begünstigt werden. Dadurch würden unsere Waaren nicht lange auf einen so geringen Theil des zu ihrer Aufnahme offen-

stehenden Marktes, welcher durch die unternehmenden Bugis, die periodisch mit ihren Prahus nach Singapore kommen, versorgt werden kann, beschränkt bleiben, denn diese führen die eingekauften Waaren nach dem östlichsten Ende des Archipelagus, wo sie einen Markt für deren Absatz errichten.

Trinder Untiefe in der Macassar-Strasse.

Da in „Horsburgh's Directory" über die genaue Lage von Trinder Untiefe in der Macassar-Strasse Zweifel erhoben worden sind, erlaube ich mir zur Nachricht des Publikums mitzutheilen, dass sie vor dem Schiffe Charles Forbes und Sultimany auf dieser Reise von China gesehen wurde; dieselbe liegt unter 2° 55′ bis 1° südlicher Breite in einer nordwestlichen und südöstlichen Richtung, 20 bis 25 Meilen von der Küste Celebes, unmittelbar auf dem Wege der von Cap Williams nach Java fahrenden Schiffe.

Ich verharre, etc. J. H. Wills,
führend das Schiff Charles Forbes.

West-Australien

ist eine im Jahre 1829 errichtete Niederlassung, welche England, in Folge einer amtlichen Ankündigung der Franzosen, es zu colonisiren, zu gründen veranlasste. Das Gebiet von West-Australien ist von dem übrigen Festlande durch den Meridian von 129° östlicher Länge getrennt. Die Colonie liegt am südwestlichen Winkel des Festlandes und ist in 26 Grafschaften eingetheilt. Das Land besteht im Allgemeinen aus einem Küstengürtel von sandigem, geringerem Erdreiche, mit fruchtbareren Strecken nahe bei den Flüssen, an der Küste von einer Reihe, zwischen 3 bis 4000 Fuss hohen ursprünglichen, auf mehr als 500 Meilen in nördlicher und südlicher Richtung sich erstreckenden Bergen begrenzt. Jenseits dieser Berge ist das Land im Allgemeinen eben und der Boden liefert, wenn er auch nicht sehr fruchtbar, doch besser

als an der Küste ist, vortreffliche Weiden für Schafe. Es ist nicht holzreich, doch ziemlich gut bewässert. Die Hauptflüsse sind der Swan, der von Nordosten kommt und der Canning, welcher sich damit vereinigt und unterm 32. Grade ein grosses Bassin bildet, am dessen obern Seite die Stadt Perth und an dessen Mündung die Stadt Freemantle liegt. Die andern Städte sind Albany am King George's Sound an der Südküste und Augusta an der Flinder's Bay. Nördlich von der jetzigen Colonie liegt der District Victoria, in welchem man Steinkohlen entdeckt hat, wie auch mehrere grosse Flüsse, unter denen der Hutt, Greenough und Arrowsmith sind. An der Mündung des Hutt, unter 28° 54' südlicher Breite, liegt die Niederlassung Australind.

Folgende Nachricht aus der Swan River Niederlassung, an der Westküste von Australien, meldet die höchst wichtige Thatsache, der Entdeckung von Steinkohlen im Marray District und auch diejenige eines neuen Hafens an derselben Küste.

Entdeckung eines neuen Hafens. — In Mangles Bay, am südlichen Ende von Cockburn Sund, auf eine Entfernung von 3 Meilen N. zu O. von Peels Harbour, ist eine Wassertiefe von 5 bis 6 Faden auf 100 Yards weit vom Strande, wie auch eine von 11 bis 12 Faden auf Kabeltau-Länge weiter in die Bay hinaus auf einem Grunde, der, wie Herr Roe, der Surveyor General sagt, aus weichem Lehm des besten haltbaren Ankergrundes besteht, entdeckt worden. Die Vorderseite dieses herrlichen Ankerplatzes ist der Grund, auf welchem man die Stadt Rockingham zu bauen beabsichtigt. Da hier die Umgegend bis an die Wälder eben ist, so meint Herr Roe, dass Eisenbahnen, um das Zimmerholz herunter und ins Schiff, das am Bug oder Hintertheile dicht am Ufer befestigt, ganz sicher läge, zu bringen, leicht angelegt werden könnten. Dieser Hafen soll nach dem Ex-Colonial-Minister benannt werden und Port Gladstone heissen. Der Surveyor General

war damit beschäftigt, die Karte von diesem Hafen aufzunehmen, der sich so eignet, dem so lange gefühlten Mangel an guten und sicheren Ankerstellen an der Westseite abzuhelfen, denn die Häfen an den östlichen Ufern der Insel sind bis jetzt die einzigen, wirklich ausgezeichneten Häfen der Colonie, seit dem Einbruche der See in Safety Bay, gewesen; aber in diesem neuen Hafen kann ein Linienschiff, dessen Bugspriet beinahe auf dem Lande liegt, völlig sicher liegen.

Herr Singleton schreibt über diesen Gegenstand wie folgt: Es bleiben mir nur noch einige Worte über Port Gladstone, eine Entdeckung, welche nicht zu hoch geschätzt werden kann, zu sagen übrig. Es mag genügen zu erwähnen, dass das grösste Dampfschiff an die Seite eines einige wenige Yards langen Landungsplatzes kommen und seine Steinkohlen vorne an demselben an Bord nehmen könnte.

Dampfschifffahrts-Verbindung mit West-Australien. — Herr Singleton ist von der Colonial-Regierung, um Anordnungen mit der Peninsular and oriental Steam Navagation Company wegen der Ausdehnung der Dampfschifffahrts-Route nach West-Australien zu treffen, abgeordnet worden; derselbe ist mit dem Colonial-Schooner Champion nach Singapore gefahren. Glücklicherweise war derselbe im Stande Proben der verschiedenen entdeckten Steinkohlen, welche dem Agenten der Compagnie gezeigt wurden, mitzunehmen. Diese Proben von Steinkohlen werden mit dem nächsten Dampfschiffe an die Direction in London abgeschickt zu deren Besichtigung alsdann sämmtliche Mitglieder eingeladen werden. Es ist die Entdeckung von Steinkohlen gleichzeitig mit der Eröffnung dieser Unterhandlungen, so wie das Auffinden eines neuen und herrlichen Hafens und die Abschaffung aller Hafenabgaben und Hafenkosten ein merkwürdiges, glückliches Zusammentreffen. Alle Anzeichen sind da, jetzt das Emporkommen der Colonie zu besiegeln. Herr Singleton war mit Voll-

macht und hinreichenden Vorkehrungen, um diese wichtige Anordnung zu bewirken, versehen.

Hafenkosten.

Freemantle, West-Australien, den 21. Mai 1846.

Mein Herr. — Ich erlaube mir Sie zu benachrichtigen, dass die Häfen von West-Australien frei von allem Lootsengelde und allen Hafenabgaben jetzt den Schiffen aller Nationen offen stehen und dass Lootsen, um die Schiffe ein- und auszubringen, von der Regierung ernannt sind und bezahlt werden.

(Unterz.) Daniel Scott,
Hafenmeister.

Sr. Wohlgeboren,
dem Herrn Dobson, Secretär, Lloyd's.

In Neu-Süd-Wales hat man den Auftrag erhalten die Colonie von Nord-Australien aufzugeben.

Boyd Town — Two-Fold Bay —

liegt an der Ostküste von Australien, unter 37° 4′ südlicher Breite und 150° 5′ östlicher Länge. Wasser, Holz, Steinkohlen, frischer und gesalzener Proviant, Gemüse nebst Schiffsbedürfnisse aller Art sind hier zu bekommen. Die Wallfischfahrer werden diesen Hafen, in welchem sie sich mit frischem Proviant versehen und ihre Schiffe wieder ausrüsten können, in öconomischer Hinsicht höchst vortheilhaft finden, da sie hier nicht nur das schwere Hafen-, Baken- und Lootsengeld, so wie Ausgaben für Wasser in Sydney umgehen, sondern auch den Vortheil haben, dass so leicht keiner von ihrer Mannschaft entlaufen kann, wie auch denjenigen, dass sie auf dem besten Grunde zum Fischfange an der Küste von Neu-Süd-Wales sind. Es findet hier eine regelmässige Dampfschifffahrt nach Sydney, van Diemen's Land, etc. Statt.

Nautische Kalender, 2 Jahr vorausberechnet, so wie Böte für den Wallfischfang und Ceder-Planken kann man hier bekommen.

Sydney,

Hauptstadt von Neu-Süd-Wales und den britischen Besitzungen in Neuholland oder Australien, liegt in einer Bucht auf der Südseite von Port Jackson, ungefähr 7 Meilen von dessen Mündung unter 33° 55′ südlicher Breite und 150° 10′ östlicher Länge. Das Wasser ist so tief, dass die grössten Schiffe dicht an das Ufer kommen können. Der Eingang oder Hafen, Port Jackson genannt, ist eins der schönsten, natürlichen Bassins von der Welt. Es erstreckt sich ungefähr 15 Meilen in's Land, hat zahlreiche Buchten und Bayen. Der Ankergrund ist überall vortrefflich und Schiffe sind gegen jeden Wind geschützt. Der Eingang zu dieser schönen Bay ist zwischen 2 riesenhaften, keine 2 Meilen von einander getrennten Klippen. Auf der südlichsten, unter 33° 51′ 30″ südlicher Breite und 151° 16′ 30″ östlicher Länge, ist ein Leuchtthurm, dessen Laterne, 67 Fuss über dem Erdboden und ungefähr 345 Fuss über dem Wasserspiegel sich erhebt.

Lootsengeld-Ansätze, welche für Schiffe auf eine Entfernung von 2 Seemeilen von oder nach der See, in irgend einen Hafen von Neu-Süd-Wales oder aus demselben heraus, für welchen ein Lootse zu bestimmen ist, an privilegirte Lootsen zu bezahlen sind. Davon sind Schiffe, welche in Sydney regestrirt und nicht über 50 Tonnen gross sind oder während dieselben beim Küstenhandel von einem Hafen zum andern in Neu-Süd-Wales gebraucht, so wie auch Dampfschiffe, die ebenso benutzt werden, ausgenommen, es sei denn, dass sie den Beistand eines Lootsens verlangt und bekommen haben.

Für jedes Schiff, welches

7	Fuss oder darunter tief geht	4 £	— s.
8	» und unter 9 Fuss tief geht	4 »	4 «
9	» » » 10 » » »	4 »	10 »
10	» » » 11 » » »	5 »	— »
11	» » » 12 » » »	5 »	10 »
12	» « » 13 » » »	6 »	— »

13 Fuss	und	unter	14 Fuss	tief	geht	6	» 10	»
14	»	»	15	»	»	7	» —	»
15	»	»	16	»	»	7	» 10	»
16	»	»	17	»	»	8	» —	»
17	»	»	18	»	»	8	» 10	»
18	»	»	19	»	»	9	» —	»
19	«	»	20	»	»	9	» 10	»
20	»	»	21	»	»	10	» —	»
21	»	»	22	»	»	11	» —	»
22	»	»	23	»	»	12	« —	»

Hafengebühren und Unkosten, welche an den Hafenmeister für das Kommen an Bord und das Anweisen eines Ankerplatzes der Schiffe, welche in irgend einem Hafen von Neu-Süd-Wales einlaufen oder das Verlegen derselben von einem Ankerplatze nach einem anderen, wenn es nicht in der Absicht geschieht, um den Hafen zu verlassen, zu entrichten haben. Davon sind Schiffe, welche in Sydney registrirt und unter 50 Tonnen gross sind oder während dieselben beim Küstenhandel von einem Hafen nach einem anderen von Neu-Süd-Wales gebraucht werden, ausgenommen:

Schiffe unter 100 Tonnen	— £	5 s.	
» von 100 Tonnen und unter 200 Tonnen .	—	» 10	»
» » 200 » » » 300 » .	—	» 15	»
» » 300 » » » 400 » .	1	» —	»
» » 400 » » » 500 » .	1	» 5	»
» » 500 » und darüber	1	» 10	»

Zollabgaben, welche an den Zolleinnehmer oder einen sonstigen Zollbeamten für das Ein-, oder Ausclariren der Schiffe in irgend einem Hafen von Neu-Süd-Wales, wo ein Zollbeamter angestellt ist, zu bezahlen sind; mit Ausnahme derjenigen Schiffe, welche unter 50 Tonnen gross und in Sydney registrirt sind, nämlich:

	Einclariren.	Ausclariren.
Für jedes beim Küstenhandel verwendete Dampfschiff von einem Hafen in Neu-Süd-Wales nach einem andern	1 *s.* 3 *d.*	1 *s.* 3 *d.*
Für jedes ebenso verwendete in Sydney registrirte Schiff, wenn es über 50 und nicht über 100 Tonnen gross ist	4 » — »	4 » — »
Für jedes ebenso verwendete Schiff, wenn es über 100 Tonnen gross ist	10 » — »	10 » — »
Für jedes andere Schiff	15 » — »	15 » — «

Bakengeld, welches an den Zolleinnehmer zu Sydney auf Schiffe über 50 Tonnen gross, in Port Jackson ankommend, zur Unterhaltung des Leuchtthurms am Eingange dieses Hafens zu bezahlen ist, nämlich:

Auf jedes Schiff von 50 und nicht über 100 Tonnen gross, welches beim Küstenhandel von einem Hafen von Neu-Süd-Wales nach einem andern verwendet wird, 2 *s.* — *d.*

Auf jedes Dampfschiff, pr. Tonne Registermaass, — » 1/4 »

Auf jedes andere Schiff, » » » — » 2 »

Kaigeld-Ansätze, welche an den Zolleinnehmer für am Regierungs-Kai zu Sydney gelandete Waaren zu bezahlen sind:

	s.	*d.*		*s.*	*d.*
Für 1 Tun oder Butt . .	2	—	Für 1 Ballen, Kiste oder Kasten, nicht über 1/2 Tonnenmaass . .	–	6
» 1 Pipe oder Puncheon	1	—	» 1 dito, über 1/2 Tonne	1	—
» 1 Oxhoft	–	9	» 1 Kiste Thee	–	3
» 1 Barrel	–	6	» 1/2 » »	–	$1\frac{1}{2}$
» 1 kleineres Fass oder Fässchen	–	3	» 1 Sack Zucker . . .	–	$1\frac{1}{2}$
» 1 Korb, Fass, Kiste Stahl- oder Eisenwaaren u. Steinzeug	–	9	» 1 » Caffee . . .	–	$1\frac{1}{2}$
			» 1 Packen Reis . . .	–	$1\frac{1}{2}$

	s.	d.
Für 1 Korb Taback . .	–	3
» 1 Ballen Hopfen . .	1	—
» 1 » dito, geschroben	–	6
» 1 Bushel Getreide . .	–	1
» 1 Dutzend Ruder . .	–	2
» 100 Dielen	2	6
» 100 Stäbe	1	—
» 1 Dutzend Spaten und Schaufeln	1	—
» 1 Tonne Eisen, Blei, Stahl oder anderes Metall, incl. Schrot .	2	6
» 1 Tonne Salz	1	6
Für 1 Tonne Flachs . .	1	—
» 1 Tonne Tauwerk .	2	6
» 1 Tonne Kartoffeln .	1	6
» 1 Flasche Farbe, Oel oder Terpentin . .	–	2
» 1 Mühlstein	2	—
» 1 vierrädrigen Wagen	5	—
» 1 zweirädrigen »	3	—
» kleines, sonst nicht benanntes Packet .	–	3
» 1 Tonne sonst nicht benannter schwerer Waaren	2	6

Provision. — Auslagen für Schiffe rechnet man 5 %. Schiffe beim Ein- und Ausclariren am Zollhause für jedes 1 Guinee.

Münze, Gewicht und Maass. — Man rechnet hier nach Sterling; doch sind die spanischen Dollar, welche 5 *s.* Sterling pr. Stück gelten, die gangbarste Währung.

Gewicht und Maass, ebenso wie in England.

Port Philip,

eine grosse 35 Meilen lange und 45 Meilen breite am südöstlichen Ende von Australien liegende Bay. Der Eingang derselben ist unter 38° 18′ südlicher Breite und 144° 36′ östlicher Länge. Am oberen Ende der Bay liegt die Stadt Melbourne; Western Point liegt auf der Ostseite derselben.

Wegen Hafenkosten, etc. für beide Oerter siehe Sydney.

Van Diemen's Land oder Tasmania

ist eine grosse zu Gross-Britannien gehörende Insel, welche einen Theil von Australien bildet und zwischen 41° 20′ und 43° 30′ südlicher Breite und zwischen 144° 40′ und 148° 20′

östlicher Länge liegt. Hobart Town, die Hauptstadt, liegt unter 42° 54′ südlicher Breite und 147° 28′ östlicher Länge, im südlichen Theile der Insel, an der Westseite des Derwentflusses, nahe bei dessen Vereinigung mit Storm Bay. Das Wasser ist tief und der Ankergrund gut. Ein Landungsplatz, an den die grössten Schiffe kommen können, ist dort angelegt worden. Launceston, die zweite Stadt auf der Insel, liegt im nördlichen Theile derselben, unweit der Mündung des schiffbaren Flusses Tamar, welcher sich in Port Dalrymple ergiesst. Diese Stadt treibt beträchtlichen Handel mit Sydney, Hobart Town und England.

Zoll-Verordnungen.

	£	s.	d.
Einclarirung eines britischen nicht colonial Schiffes mit Waaren	1.	10.	—.
Einclarirung eines jeden fremden Schiffes	3.	—.	—.
Erlaubniss zum Handel	1.	1.	—.
Gebühren für jeden Bürgshaftsschein	—.	10.	6.
Ausclarirung und Gebühren	—.	7.	6.
Transportschiffe sind von Hafenkosten frei.			
Colonial-Schiffe. — Ein- und Ausclarirung nach den Aussenhäfen	—.	4.	—.
Gebühren für dieselben	—.	2.	—.
Ein- und Ausclarirung nach der Fischerei oder der Aussen-Colonie	—.	10.	—.
Gebühren für dieselben	—.	2.	—.
Ausclariren eines offenen Boots	—.	1.	—.
Ein jährlicher Erlaubnissschein für ein Boot	—.	2.	6.
Abgaben. — Auf Branntwein pr. Gallon	—.	10.	—.
Auf holländischen Genever, pr. Gallon	—.	10.	—.
» Rum, Product der westindischen Colonien, pr. Gallon	—.	7.	6.
» britischen Genever, pr. Gallon	—.	7.	6.
» Taback, pr. ℔	—.	1.	6.

Der Zoll auf alle britische sowohl als fremde Spirituosen, wenn sie nach Sykes' Hydrometer über die Probe halten, wird nach Verhältniss ihrer Stärke erhöhet.

Alle ausländische Producte oder Fabrikate, mit Ausnahme von Wein, welcher einem Zoll von 15 % unterworfen ist, zahlen bei der Einfuhr 5 % Zoll ad valorem. Britische Waaren sind keinem Zoll unterworfen.

Kaigeld.

Fässer, Ballen oder Packen, zu landen,	pr. Stück	— *s.*	9 *d.*	
Eisen zu landen	pr. Tonne	9 »	— »	
Salz zu landen	» »	3 »	— »	
Zimmerholz zu landen	pr. 1000 Fuss	2 »	— »	
Fässer, Ballen oder Packen, zu verladen,	pr. Stück	— »	3 »	
Eisen zu verladen	pr. Tonne	3 »	— »	
Salz zu verladen	» »	1 »	— »	

Colonialwaaren sind, mit Ausnahme eines Erlaubnissscheins, wenn sie gelandet oder verschifft werden, keiner Abgabe unterworfen.

Gebühren.

Ein Erlaubnissschein, um Güter zu landen oder zu verladen	— £	1 *s.*	— *d.*
Ein Vollmachtsschein, um Güter unter Schloss vom Lager zu holen	— »	1 »	— »
Spirituosen oder Wein, zu landen, pr. Fass oder sonstiges Gebinde.	— »	— »	6 »
Schiffe, nicht über 40 Tonnen, zu registriren	2 »	— »	— »
» über 40 Tonnen, zu registriren, pr. T.	— »	1 »	— »
An den ersten Secretair bei der Registrirung von Schiffen	— »	10 »	— »
Für das Endorsiren des Schiffs-Registers beim Wechsel des Capitains	— »	10 »	— »

Lagermiethe und Unkosten.

Ein Regierungsbefehl bestimmt folgende Lagermiethe für das Lagern unter Schloss von Spirituosen und Taback, nämlich

1) Alle geistigen Getränke zahlen wöchentlich oder für einen kürzeren Zeitraum, während dessen sie gelagert werden, 1 *s*. 3 *d*. pr. Tonne von 252 Gallonen.

2) Taback zahlt wöchentlich oder für einen kürzeren Zeitraum, während dessen er gelagert wird, 6 *d*. pr. Tonne.

3) Die Lagermiethe in Betreff jedes Fasses oder Packens, welches man abgeliefert zu erhalten wünscht, muss vor Ablieferung desselben entrichtet werden.

4) Die Regierung wird für irgend einen Verlust durch Feuer, Leckage, Diebstahl oder Zufälligkeit irgend einer Art keinerlei Vergütung machen oder dafür verantwortlich sein.

Regierungsbefehl. — Da dem Lieutenant-Gouverneur über die Unbequemlichkeit und Verzögerung beim Stauen und Umstauen der in den Waarenhäusern des Zollhauses befindlichen Güter Vorstellungen gemacht worden sind, so ist eine Anzahl Männer, ausschliesslich zu diesem Zwecke, unter Leitung des Lagermeisters angestellt worden, und folgende Abgaben-Scala ist dafür zu bezahlen erforderlich:

Spirituosen — zahlt man pr. Pipe, dreiviertel Pipe oder Puncheon, für jedes zu stauen 9 *d*., und für das Umstauen 1 *s*. 6 *d*.; für eine halbe Pipe, ein Oxhoft oder Barrel zu stauen zahlt man 6 *d*., und für das Umstauen 2 *s*.; für eine Kiste, welche drei oder mehr Dutzend Flaschen enthält, zu stauen 3 *d*., und umzustauen 4 *d*.; für eine Kiste, die weniger als drei Dutzend Flaschen enthält, zu stauen 2 *d*., und umzustauen 3 *d*.

Taback. — Für grosse Seronen zahlt man für jede zu stauen 6 *d*., und umzustauen 9 *d*.; für jede Kiste zu stauen 3 *d*., und umzustauen 4 *d*.; für jedes Fässchen zu stauen 2 *d*., und umzustauen 3 *d*.; für Körbe, Rollen oder kleine Seronen zu stauen 1 *d*., und umzustauen 1 *d*.

In Folge dieser Anordnung ist zu verstehen, dass keine andere als unter dem Lagermeister stehenden beim Zoll-Waarenhause angestellten Arbeitsleute zugelassen oder verwendet werden.

Güter, welche man unter Schloss lagern lassen will, müssen vor 12 Uhr gelandet werden.

Die für das Oeffnen des Zoll-Waarenhauses zur Ablieferung der Güter bestimmten Tage sind die Montage und Donnerstage jeder Woche, um 1 Uhr, an denen die Gebühren vor 12 Uhr entrichtet werden müssen. Taback wird an denselben Tagen von 10 bis 12 Uhr abgeliefert.

Lootsengeld-Ansätze für den Derwent-Fluss.

Tiefgang des Schiffs.	Einkommend.			Ausgehend.		
10 Fuss und darunter .	3 £	— s.	11¼ d.	2 £	7 s.	4⅝ d.
11 » » » .	3 »	3 »	4½ »	2 »	9 »	3¼ »
12 » » » .	3 »	8 »	3 »	2 »	13 »	1½ »
13 » » » .	3 »	15 »	6¾ »	2 »	18 »	9½ »
14 » » » .	4 »	5 »	5¾ »	3 »	6 »	4 »
15 » » » .	4 »	19 »	11¼ »	3 »	17 »	8½ »
16 » » » .	5 »	17 »	— »	4 »	11 »	— »
17 » » » .	7 »	1 »	4½ »	5 »	9 »	11 »
18 » » » .	8 »	13 »	—¾ »	6 »	14 »	7½ »
19 » » » .	10 »	14 »	6 »	8 »	6 »	10 »
20 » » » .	13 »	3 »	3 »	10 »	4 »	9 »

Zu Port Dahlrymple.	Schiffe, welche weiter als Whirlpool Reach fahren.			Schiffe, welche unterhalb Whirlpool Reach bleiben.		
7 Fuss und darunter . . .	2 £	5 s.	6 d.	1 £	10 s.	4 d.
Ueber 7 Fuss, pr. Fuss . .	— »	6 »	6 »	— »	4 »	4 »

Wenn der Lootse ausserhalb des Middle Ground bei den Heads zu George Town nicht an Bord geht, oder im Falle das Wetter ihm nicht erlaubt hinauszugehen, wenn derselbe nicht bereit ist, bis er an Bord gehen kann, sein Boot im Fahrwasser zu halten, um den Canal zu zeigen, so soll er die Hälfte des Lootsengeldes einkommend verlieren.

Für jede Zollzahl unter 6 wird keine Abgabe berechnet, und für einen halben Fuss und darüber soll 1 Fuss berechnet werden.

Colonial-Schiffe sind von dem Lootsengelde frei, es sei denn, dass der Capitain das Signal für einen Lootsen giebt und dessen Dienste annimmt.

Hafengebühren am Derwent.

Für das Fest- und Losmachen eines Schiffes innerhalb des Hafens, pr. Register Tonne	— £	— s.	1 d.
Für jedes Verlegen des Schiffes innerhalb des Hafens, pr. Register Tonne	— »	— »	1 »

Colonial-Schiffe unter 80 Register Tonnen sind von vorstehenden Abgaben frei, es sei denn, dass die Dienste des Hafenmeisters besonders verlangt werden.

Hafengeld zu Port Dalrymple.

Für jedes Verlegen eines Schiffes unter 200 Tonnen vom Ankergrunde oder den Hafenankern nach anderem Ankergrunde oder nach anderen Hafenankern . . .	— £	15 s.	— d.
Schiffe von 200 und unter 300 Tonnen . .	1 »	— »	— »
» » 300 » » 400 » . .	1 »	10 »	— »
» » 400 » » 500 » . .	2 »	— »	— »
» » 500 Tonnen und darüber . . .	2 »	10 »	— »

Jedes Schiff, welches in den Hafen kömmt, zahlt für zweimaliges Verlegen desselben.

Zum Hafen gehörende Schiffe zahlen keine Hafengebühr.

Schiffe, welche in Van Diemen's Land nicht registrirt sind, werden für keine Colonial-Schiffe gehalten.

Drehlicht auf Swan Island.

Dieses Licht, welches, um Schiffe durch Banks Strait zu leiten, kürzlich errichtet worden ist, dreht sich jede Minute Einmal und zeigt dann einen glänzenden 2½ Secunden dauernden Strahl.

Der obere Theil des 74 Fuss hohen Leuchtthurms ist roth und dessen unterer Theil weiss angestrichen; die Laterne steht 101 Fuss über dem Spiegel des Hochwassers und deren Licht ist auf 15 Meilen Entfernung sichtbar.

Dieses Licht peilt nach dem Compass, wie folgt:

9 Meilen von Black Reef Nord zu West ½ West
24 » » Capa Baron Südwest zu Süd.
10 » » Look-Out Rock Südost zu Ost.

Festes Licht auf Goose Island.

An dem südlichen Theile dieser Insel ist ein Leuchtthurm, dessen Licht in Kurzem ausgestellt werden wird, errichtet worden.

Von daher peilt das oben erwähnte Licht auf Swan-Island nach dem Compass Südost ½ Süd; die Entfernung ist 30 Meilen.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Gross-Britannien.

Port Adelaide.

Angabe der Richtungen zum Segeln nach diesem Hafen.

Nachdem man die Insel Känguru in Sicht bekommen hat, so steuere man Ost ½ Nord durch die Investigator-Strasse, welche zwischen jener Insel und der Insel Althorpe liegt. Sollte der Wind östlich wehen, findet man keine Schwierigkeiten durch die Strasse zu lavieren; auch ist nichts weiter im Wege als was man auf Flinder's Karte angegeben findet. Wenn man den Golf St. Vincent hinauf fahren will, ist grosse Sorgfalt erforderlich, um Troubridge Untiefe, welche auf der Westseite des Eingangs liegt, zu vermeiden, indem die Fluth durch Backstairs Passage — besonders bei Mondwechsel und Vollmond — gerade zu auf jene Untiefe stark hintreibt; daher sollte man, wenn man von W. kömmt, den Cours nicht eher ändern, als bis Point Marsden SW. zu W. ½ W. peilt, wenn man sich ungefähr 10 Meilen von dem hohen Lande an der Innenseite von Cape Jervis, auf Flinder's Karte NW. Bluff genannt, befinden wird, und alsdann kann man den Cours NNO. nach dem 40 Meilen entfernt liegenden Leuchtschiffe richten.

Auf ungefähr 6 Leagues den Golf hinauf ist das Land hoch und steil, aber noch weiter hinauf wird das Ufer, auf dem Sandhügel sind, sehr niedrig und dieselbe Beschaffenheit der Küste herrscht bis an's Ende des Golfs vor. Wenn das hohe Küstenland passirt ist, erstreckt sich das seichte Wasser weit vom Lande ab und an einigen Stellen — wenn man innerhalb einer Entfernung von 10 Meilen vom Leuchtschiffe sich befindet — wird man auf eine Entfernung von 4 Meilen vom Strande 5 Faden Wasser finden. Man untersuche die Tiefen sorgfältig, besonders zur Nachtzeit, und beim Steuern nach dem Leuchtschiffe, halte man sich so nahe wie möglich in 5 bis 6 Faden Wasser und nähere sich nicht auf weniger als 5 Faden, da innerhalb dieser Tiefe das Wasser plötzlich abnimmt; wenn man über 6 Faden sich hinaus hält, kann man auf der Westseite des Leuchtschiffs vorbei fahren und dasselbe nicht zu sehen bekommen. In diesen Tiefen wird man das Leuchtschiff, welches vom Verdecke eines Schiffes 12 Meilen weit gesehen werden kann, gerade vor sich in Sicht bekommen. Die Untiefe, die Barre genannt, am Eingange des Hafens, peilt NO. 1 Meile weit vom Leuchtschiffe. Wenn man innerhalb einer gehörigen Entfernung gekommen ist, wird vom Leuchtschiffe aus ein Boot, um alle Felleisen und Briefe im Empfang zu nehmen, mit einem Lootsen abgeschickt werden. Sollte man früh in der Nacht das Leuchtschiff ansichtig werden, so kann man irgendwo gegen S. desselben in 6 Faden Tiefe ankern oder bis zum Tagesanbruch unter Segel bleiben, aber dass man Sorge trägt, sich südlich vom Leuchtschiffe zu befinden, um am Morgen demselben so nahe wie möglich zu sein, da die Fluth früh eintritt. Wo das Leuchtschiff unter 34° 44′ südlicher Breite vor Anker liegt, ist der Ankergrund sicher, aber für die Ankerkette ist ein voller Spielraum erforderlich, der niemals weniger als 50 Faden sein darf, und wenn es wehet, nimmt man die ganze Kette. Man lasse nie den zweiten Anker fallen, wenn es zu vermeiden

ist, sondern man lasse lieber mehr von der Kette vom Schiffe aus, da dasselbe viel bequemer vor einem Anker als vor zweien liegt.

Wenn man den Golf abwärts fährt, so steuere man SSW. vom Leuchtschiffe, wodurch man das Land auf der Ostseite des Golfs in Sicht behalten und aus der Wirkung der Fluth bleiben wird, bis man durch Backstairs Passage, südlich von Troubridge Untiefe sich befindet; aber man steuere ja nicht einen Cours, wodurch man meint, die Untiefe luvwärts umsegeln zu können — indem man dadurch die volle Seite des Schiffs einer reissenden Fluth, die gerade auf dasselbe zuströmt, aussetzt — bis man weit genug südwärts gekommen ist, um den Cours die Strasse abwärts richten zu können.

Beim Laviren im Golfe abwärts überschreite man nie eine Entfernung von 10 Meilen vom Ufer auf der Backbordseite — da die entgegengesetzte Seite seicht ist — und man werfe, wenn man dem Lande zusteuert, sorgfältig das Senkblei aus, da es auf eine beträchtliche Entfernung davon seicht ist, bis man nach dem hohen Lande herunterkommt. An einigen Stellen nördlich von Holdfast Bay findet man auf eine Entfernung von 4 Meilen vom Strande nicht mehr als 5 Faden Wasser und dasselbe nimmt innerhalb dieser Tiefe sehr schnell ab; aber wo das hohe Land dicht an der See liegt, ist das Ufer steil, mit Ausnahme eines Riffs, welches eine Meile davon, ungefähr 3 Meilen südlich von Holdfast Bay, liegt. Der Flaggenstock in Holdfast Bay befindet sich unter 34° 58′ 28″ südlicher Breite.

Bei mässigem Wetter suche man gegen Sonnenuntergang dem Lande so nahe wie möglich zu sein, wenn man des Windes vom Lande ab, der Einen die Küste hinabführt, gewiss sein kann. Man lasse sich ja nicht von der Küste abtreiben, bis man so ziemlich nach Cap Jervis herunter und südlich von Troubridge Untiefe gekommen ist. Diese Untiefe ist eine grosse Sandbank und nur in der Mitte ist ein kleines

Stück derselben von ungefähr 200 Yards beim Hochwasser zu sehen.

Diejenigen Schiffe, welche beim Hinunterfahren der Investigator-Strasse einen starken westlichen Wind antreffen und zu ankern wünschen, werden nahe am Ufer an der Ostseite von Point Marsden in 6 Faden Wassertiefe einen guten haltbaren Grund finden. Schiffe, welche vom Osten durch Backstairs Passage kommen und den Golf hinauf fahren, müssen bei Annäherung der Nacht sich auf der Nordseite der Passage halten und um Cap Jervis herum fahren, weil die ganze Küste durchaus steil ist. Wenn man vor der Oeffnung des Golfs ist, steuere man Nord zu Ost $\frac{1}{2}$ Ost nach dem Leuchtschiffe.

Folgendes ist der Auszug eines am 7. September 1844 datirten und am 12. Februar 1845 auf Lloyd's empfangenen Briefes: Die Abänderung des Tonnengeldes, welche man erwartete, ist nicht eingetreten; es bleibt daher dasselbe 3 *d* pr. Tonne einkommend und 3 *d* pr. Tonne ausgehend. Eine beträchtliche Abänderung ist jedoch bei den Zoll-Abgaben gemacht worden.

Investigator-Strasse, Büreau des Colonial-Secretairs.
Adelaide, den 23. März 1847.

Sr. Excellenz dem Lieutenant Governor hat es anzuordnen beliebt, dass folgender Entwurf in Bezug auf einem Zufluchtshafen in der Investigator-Strasse, zur allgemeinen Kenntniss gebracht werde.

Auf Befehl Sr. Excellenz
A. M. Mundy, Colonial-Secretair.

Ich erlaube mir diejenigen Seefahrer, welche durch die Investigator-Strasse schiffen, auf die Vortheile, die sich bei einer grossen Bay auf der südlichen Küste der Halbinsel Yorke, fast auf halbem Wege zwischen Troubridge-Untiefe und Cap Spencer liegend, darbieten, aufmerksam zu machen.

Diese Bay ist ein Zufluchts-Platz für Schiffe, die, wenn sie westwärts bestimmt sind, westliche Winde antreffen, oder wenn sie nach Port Adelaide bestimmt sind, einen nordöstlichen Wind finden.

Auf Flinder's Karte ist diese Bay als eine von Untiefen umgebene, auf drei bis vier Meilen vom Lande sich erstreckende, dargestellt. Flinder scheint die Tiefen nicht genau untersucht zu haben und die Linie des seichten Grunds ist mehr wie eine muthmassliche, als eine gewiss untersuchte, angegeben. Sie hat jedoch die bei der Fischerei beschäftigten Seefahrer, mit Ausnahme der Verwegeneren, vom Einlaufen in die Bay, abgeschreckt. Diese Untiefen existiren in der Wirklichkeit nicht. Man kann sich der Bay mit Sicherheit nähern und ein guter Ankergrund ist nahe dem westlichen Ufer in sieben Faden Wassertiefe ungefähr eine Meile weit vom Strande, wie auch ungefähr auf der halben Entfernung davon in vier Faden Tiefe zu finden. Nahe bei Troubridge Hill, am östlichen Ufer der Bay, ist das Wasser tief, und ein Schiff kann, ehe es 7 Faden Grund mit dem Senkblei findet, sich innerhalb einer viertel Meile dem Strande nähern. Das westliche Ufer der Bay wird von einem Vorgebirge von niedrigen Sandhügeln, die mit Gras und Bäumen — Eichen — bewachsen sind, gebildet. Dieses Vorgebirge endigt in einem flachen felsigen Punkt und bildet einen kräftigen Wellenbrecher während eines südostlichen Sturmes. Unter Lee dieses Hafens können Schiffe in ruhigem Wasser vor Anker liegen und mit aller Leichtigkeit, wenn der Wind günstig wird, die Anker lichten. Obgleich die Bay nach Süden und Südost offen ist, verursachen doch nicht die Winde aus jenen Vierteln, wegen der Enge der Strasse, einen so starken Wellenschlag, um einem Schiffe beim Ankerlichten hinderlich zu sein.

Die nach westwärts bestimmten Seefahrer, wenn sie contraire Winde in der Strasse antreffen, suchen zuweilen unter

dem Winde von Point Marsden oder in Nepean Bay Schutz, oder sie steuern nach Port Adelaide hinauf. In allen diesen Fällen gehet mehr Zeit verloren und die Entfernung ist grösser als wenn sie sich nach der fraglichen Bay begeben.

Zur bequemeren Beziehung hierauf, beabsichtige ich diese Bay den Namen Sturt und der niedrigen sandigen Spitze, welche den westlichen Theil derselben bildet, den von Davenport in der Folge beizulegen.

Die waldigen Sandhügel auf Point Davenport können ungefähr 40 bis 50 Fuss hoch sein; ungefähr eine halbe Meile landeinwärts findet man Lagunen mit Salzwasser, die im Sommer austrocknen. Feuerholz, wie auch Gras für verschifftes Hornvieh kann man leicht bekommen. Auch hege ich wenig Zweifel, dass frisches Wasser, durch graben von Brunnen am Ufer über dem Hochwasserzeichen, zu bekommen sein würde. Wenn dem so ist, wird Sturt's Bay hinsichtlich der Versendung von Hornvieh nach Port Lincoln wichtig werden.

Fred. H. Robe, Lieutenant Governor.

Government House, Adelaide, den 14. März 1847.

Amherst Point und Moulmein.

Auszug aus einem vom Juni 1845 auf Lloyd's von dessen Agenten zu Moulmein empfangenen Briefe: Die Regierung beabsichtigt einen Leuchtthurm, welcher sehr entbehrt wird, auf Amherst Point zu errichten, so wie auch die Lootsen-Einrichtung umzubilden. Herr Mould lässt jetzt ein Patent Slip von grossem Umfang für die aus den chinesischen Gewässern, von Singapore, Malacca, Penang, Mauritius und Bourbon kommenden Schiffe anlegen. In diesem Hafen können Schiffe, die in der Bay von Bengalen und sogar östlich vom Cap der guten Hoffnung Unglücksfälle erlitten haben, da die Hafenkosten hier fast nominell sind und eine Ladung Teakholz sicher zu bekommen ist, für geringe Kosten ausgebessert werden.

Lootsengeld auf ein Schiff von 420 Tonnen unter 16 Fuss Tiefgang, einkommend . . .	90	Rupeen
Ditto, auf ein Schiff von 420 Tonnen mit $20^1/_2$ Fuss Tiefgang, ausgehend	150	»
	240	Rupeen

Für Bekanntmachen des Schiffs 2 Rupeen 13 Annas.

Für das Hospital rechnet man 1 Rupee pr. Mann pr. Tag.

Das Obige wurde im Jahre 1847 bezahlt und ist nach der neuen Einrichtung des Lootsengeld-Ansatzes berechnet. Andere Staats- oder öffentliche Abgaben hat man nicht.

Sandbänke in der Nähe von Amherst. — Da die Sandbänke in der Nähe von Amherst seit dem 7. Januar 1846 sich bedeutend verändert haben, wird hierdurch bekannt gemacht, dass die unterm 7. Januar bekannt gemachten Angaben der Richtungen, um bei schlechtem Wetter in den Moulmeinfluss einzulaufen, zurückgenommen sind.

Seefahrer, welche der Sicherheit wegen in den Fluss einzulaufen genöthigt sind, müssen sich nach der Farbe der Tonnen richten und dafür Sorge tragen, dass sie die schwarz angestrichenen rechts behalten. Es ist nicht rathsam, dass ein Schiff weiter als 1 Meile von der Rifftonne einlaufe, da die inneren Tonnen weiter, als bei dem Riffe, auseinander liegen.

Die Anweisungen, um den Hafen von Moulmein anzusegeln und wegen des Ankerns bei Green Island auf einen Lootsen zu warten, kann man noch befolgen.

(Unterz.) D. Tapley,
Master Attendant.

Moulmein den 30. October 1847.

Essequibo

ist der Hauptfluss, so wie auch eine Provinz oder Grafschaft von Britisch-Guiana. Der Fluss, welcher an der Mündung

beinahe 20 Meilen breit ist, ergiesst sich in das atlantische Meer. Der Eingang dazu ist durch Sandbänke und Schlamm, welcher den Fluss herunter kömmt, sehr erschwert. Nur für kleine Schiffe ist derselbe, wegen der vielen Untiefen an der Mündung, fahrbar.

Unkosten für ein privilegirtes Schiff von 82 Tonnen mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

Hafenmeister-Gebühr für Schiffe jeder Grösse .	14 $ 67 c.
Registrator-Honorar, am Zollhaus, ditto . . .	7 » 33 »
General-Einnehmer, ditto	7 » 33 »
Regierungs-Secretair, ditto	3 » 33 »
Tonnengeld, 40 Cents pr. Tonne	32 » 80 »
Lootsengeld einkommend, 10 Fuss Tiefgang, ausgehend 7 Fuss	27 » — »
Ballast 40 Tonnen à 75 Cents pr. Tonne . . .	30 » — «
	122 $ 46 c.

Münze, Gewicht und Maass. — Hier coursiren die britischen, spanischen und holländischen Münzsorten; auch bedient man sich des britischen und holländischen Gewichts und Maasses.

Algier

liegt an der Westseite der Bay gleichen Namens. Die Bay ist ungefähr 11 Meilen lang und 6 Meilen breit. Seit dem Jahre 1830 ist Algier in Besitz der Franzosen gewesen.

Französische Waaren, welche die Einwohner bedürfen oder zum Haus- und Landbau erforderlich sind, zahlen keine Abgabe. Bei andern Artikeln wechselt der Zoll von einem Viertel bis zu einem Fünftel desjenigen im französischen Tarife. Alle in Frankreich verbotenen Gegenstände können gegen 15 % Zoll ad valorem in Algier eingeführt werden. Zwischen Algier und Marseille besteht eine regelmässige Dampfschifffahrt.

Unkosten auf eine britische Brig von 164½ Tonnen Register mit Steinkohlen einkommend und mit Ballast ausgehend:

Lootsengeld, einkommend und ausgehend . . .	30 *fr.* — *c.*
Tonnengeld à 2 Francs pr. Tonne	329 » 50 »
Ballast, 12 Böte, ca. 60 Tonnen	120 » — »
Gesundheits-Certificat für Neapel	10 » — »
Britischen Consul	11 » 50 »
Neapolitanisches Consular-Certificat	6 » 50 »
Ein- und Ausclarirung an die Mäkler	50 » — »
Zoll von 1 Sou per Tonne	8 » — »
	565 *fr.* 50 *c.*

Münze. — Gold, der Sequia = 8 *s.* 6½ *d.* Silber, 1 Monzonnah = 7/10 Penny; 1 Real Boudjoux = 24 Monzonnah. Kupfer, 1 Derhem Segar = 1/29 Monzonnah. Französisches Geld ist jetzt ziemlich viel im Umlauf, und die spanischen Dollar gelten ungefähr 4 *s.* 4 *d.*

Gewichte. — 1 Onquyah = 4 Grammes; 1 Rott a thary = 16 Onquyah; 1 Cantar = 100 Rote.

Raum-Maass. — Für flüssige Sachen, 1 Hollah ($16,_{66}$ Litres) ist ungefähr 17 Pinten gleich. Für trockene Waaren, 1 Psa (48 Litres) = 51 3/7 Pinten.

Längen-Maass. — 1 Dzerd türkisch (640 Millemetres) = $2,_{099}$ Fuss englisch; 1 Dzerd arabisch (480 Millem.) = $1,_{574}$ Fuss englisch.

Valparaiso

ist der Haupthafen von Chili. Das Wasser in der Bay ist tief, der Ankergrund sicher und gut, und wenn das zu den Ankern gehörige Tauwerk in Ordnung ist, so kommen Unglücksfälle nur selten vor. Da der Ort sehr dem nördlichen Sturmwinde ausgesetzt und den Schiffen gefährlich ist, so liegen dieselben ziemlich weit vom Lande vor Anker. Die Seeschiffe werden durch Lichter beladen. Den besten Schutz finden die Schiffe in der Fisherm'ans Bay, wo dicht am Strande 9 Faden Wasser

sind. Die Bay liegt zwischen dem Castell und Fort St. Antonio. Man kann hier zu jeder Zeit und bei jedem Wetter landen.

Folgende Unkosten hat ein privilegirtes britisches Schiff von 164 Tonnen:

Tonnengeld à 2 Reale pr. Tonne	41 $	— Realen.
Bakengeld à $^1/_4$ Real pr. Tonne	5 »	1 »
Ankergeld	2 »	— »
Hafencapitains-Gebühr	2 »	— »
Besichtigung und Untersuchung der Schiffsluken	17 »	2 »
Lloyd's Agent, für Ordre dazu	4 »	— »
Britischen Consul	17 »	— »
	88 $	3 Realen.

Münze, wie in Spanien. Siehe: Cadix.

Gewicht und Maass. — Das Quintal von 4 Arrobas oder 100 ℔ = $101,_{44}$ ℔ englisch. Die Fanega ist das Haupt-Kornmaass = $1,_{6}$ Winchester Bushel, oder 5 Fanegas sind beinahe 1 Winchester Quarter. Die Vara oder Elle ist gleich $33,_{384}$ Zoll englisch.

Die anderen Gewichte und Maasse sind, wie in Spanien. Siehe: Cadix.

Acapulco

ist ein Haupthafen an der westlichen Küste von Mexico. »Er ist« wie Capitain Hall sagt, »das wahre beau ideal eines Hafens, leicht zugänglich, sehr geräumig, das Wasser darin nicht zu tief, der Ankergrund gut, frei von allen verborgenen Gefahren und so sicher wie das Bassin in der Mitte des Arsenaldocks zu Plymouth.« Die Stadt ist sehr ungesund und der Handel nur unbedeutend.

Abgaben auf ein britisches Schiff von 196 Tonnen, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Tonnengeld auf 196 Tonnen mit 10 % auf das brit. Register hinzugerechnet à 1½ Dollar pr. Tonne	321 $	5½ R.	
Sanitäts-Commission	4 »	— »	
Hafencapitain	7 »	4 »	
Hospital 6 Dollar, Ankergeld 3 Dollar	9 »	— »	
Gesundheits-Certificat 6 Dollar, Ausclarirung 6 Dollar	12 »	— »	
Consulatgebühr	4 »	— »	
Lootsengeld, einkommend und ausgehend . .	39 »	— »	
	396 $	9½ R.	

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. Siehe: Cadix.

Cartagena.

Hier ist das Haupt-Marine-Arsenal der Republik Neu-Granada. Die Stadt liegt unter 10° 26′ nördlicher Breite und 75° 34′ westlicher Länge auf einer mit dem Festlande durch eine enge Landzunge verbundene Halbinsel im caraibischen Meere; sie ist berühmt wegen ihres Hafens, welcher einer der besten und grössten an der Nordküste von Südamerica ist. Der Hafen liegt gegen Süden der Stadt, zwischen der Halbinsel, auf welcher sie gebauet ist, der Insel Tierra Bomba und dem Festlande. Der Ankergrund ist gut, und da derselbe vom Lande ganz eingeschlossen ist, so liegen die Schiffe hier so sicher wie in einem Dock. Da das Clima hier ungeheuer heiss und ungesund ist, so wird diese Gegend öfters vom gelben Fieber heimgesucht, und die Bewohner derselben von verheerenden, quälenden Insecten geplagt. Cartagena ist der Haupt-Stapelplatz für die Waaren von Bogota, Papayan und Quito; auch ist der auswärtige Handel bedeutend. Am 1. September wurde der Hafen zum Freihafen erklärt, wodurch die Schiffe von allen Kosten oder sonstigen Abgaben befreit sind.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Cadix.

Concepçion

liegt auf einer niedrigen Landzunge zwischen dem Biobit und dem südöstlichen Winkel der Concepçion Bay, mit einer grossen viereckigen, auf der Nordseite offenen Bucht, während die Süd- und Westseite derselben durch ein hohes, vom Festlande hervorragendes Vorgebirge gebildet werden, welches sich in Gestalt eines Ellbogens biegt, indem jede Seite ungefähr 10 Meilen quer der andern gegenüberliegt. Der Eingang zu dem Hafen hat 2 Canäle, von denen der nördliche 30 Faden Tiefe hat, welche allmählig bis zur Mitte der Bay auf 12 abnimmt. Der südliche hat ungefähr dieselbe Tiefe, welche sich bis zum Ankergrund bei Talcahuano, wo die meisten Schiffe liegen, weil sie hier vor Sturm ganz sicher sind, auf 11 Faden vermindert. Da der Boden frei von Felsen ist, so ist der Ankergrund sehr gut.

Folgende Unkosten kommen auf ein britisches Schiff von 164 Tonnen:

Tonnengeld, 2 Reale pr. Tonne	41 $	– R.
Ankergeld .	2 »	— »
Hafen-Capitainsgebühr	2 »	— »
Hafen-Aufsehersgebühr für Besichtigung der Schiffsluken	17 »	2 »
Lloyd's Agent, um den Hafen-Aufseher zur Besichtigung der Luken zu bestellen	4 »	— »
Britischen Vice-Consul	12 »	— »
	78 $	2 R.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien, siehe Cadix.

Talcahuano

liegt am südöstlichen Ufer der Bay von Concepçion, nahe bei den Ruinen der alten Stadt jenes Namens. Sie ist jetzt die erste Stadt an der Bay und liegt ungefähr 9 Meilen von der neuen Stadt Concepçion entfernt. Der Ankergrund ist gut

und hält vortrefflich. Siehe Concepçion. Die Unkosten sind ungefähr 3 % mehr als zu Concepçion.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien, siehe Cadix.

Dänemark.

Ordonnanz des Königs von Dänemark vom 6. Juni 1833 betreffend das Ordnen des Handels und der Schifffahrt der Insel St. Croix.

1ter Abschnitt. Alle Schiffe ohne Ausnahme, dänische oder fremde, welche von dänischen oder fremden Häfen kommen, werden auf St. Croix zugelassen und können in dem Hafen von Christianstadt oder auf der Rhede von Frederiksstadt ausladen und wieder laden.

2ter Abschnitt. Die unter der Benennung von Anker-, Stempel-Gebühren, etc. bisher eingeforderten Hafenkosten sind abgeschafft, aber das Ankergeld wird nach der vollen Tragfähigkeit des Schiffes eingefordert, nämlich

einkommend:

Wenn die ausgeladenen Güter sich auf die Hälfte des Tonnengehalts des Schiffs oder darüber belaufen, 48 Schillinge pr. Commerz-Last.

Wenn die ausgeladenen Güter sich auf ein Viertel oder weniger als die Hälfte des Tonnengehalts des Schiffs belaufen, 32 Schilling pr. Commerz-Last.

Wenn die ausgeladenen Güter sich auf weniger als ein Viertel des Tonnengehalts des Schiffs belaufen, 16 Schillinge pr. Commerzlast.

Ausgehend:

Nach denselben Verhältnissen, dem Umfange der eingeladenen Güter gemäss.

Schiffe, welche nichts von der Ladung löschen, so wie auch alle den dänischen Inseln gehörende, zwischen St. Croix und anderen dänischen Colonien fahrende Schiffe sind von der Bezahlung des Ankergeldes frei. Wenn das Ankergeld an

irgend einem Orte auf der Insel bezahlt worden ist, kann dafür keine fernere Abgabe verlangt werden, ausgenommen wenn die auf derselben Reise aus- oder eingeladenen Güter zugleich mit denen, welche früher aus- oder eingeladen wurden, sich auf das Verhältniss, welches das Schiff einem höheren Ankergelde unterwirft, belaufen.

Zu Christianstadt wird eine Zulage von 50 % zur Unterhaltung der Kaien, der Werp-Anker und See-Baken erhoben.

3ter Abschnitt. Alle Güter, dänischen oder fremden Ursprungs, welche von dänischen oder fremden Häfen kommen, können zu Christianstadt oder Fredrickstadt eingeführt werden.

4ter Abschnitt. Wenn man beabsichtigt einen Theil der Ladung eines Schiffes zu landen, wird, ungeachtet dass eine Specification der ganzen Ladung beim Einclariren eingereicht wird, eine ähnliche Specification des Restes oder die Ausclarirung verlangt.

Tonnen- oder Lastgeld.

1) Schiffe, welche von einem Zollhaushafen in Dänemark nach einem anderen, mit Ausschluss von Copenhagen, aber mit Einschluss von Altona, fahren, zahlen 8 Schillinge per Commerzlast.

2) Schiffe, welche zwischen Copenhagen und irgend einem anderen Zollhaushafen in Dänemark, mit Inbegriff von Island, Grönland und den Faröer-Inseln, fahren, zahlen 16 Schillinge per Commerzlast.

3) Schiffe, welche von oder nach Häfen in Norwegen, Schweden, Russland, der Ostsee, Deutschland, Holland und Belgien fahren, zahlen 64 Schillinge per Commerzlast.

4) Schiffe, welche von oder nach den anderen Häfen im mittelländ. Meere, am schwarzen Meere und nach den dänisch westindischen Inseln fahren, zahlen 80 Schill. pr. Commerzlast.

5) Schiffe, welche von oder nach anderen transatlantischen Häfen, als die unter Nr. 4 benannten fahren, zahlen ohne Ausnahme 1 Reichsbankthaler 64 Schillinge per Commerzlast.

6) Schiffe, welche aus fremden Oertern Pech, Potasche und Theer einführen, zahlen das Lastgeld für solche Zahl von Commerzlasten als woraus die Ladung dieser Artikel besteht, ohne Rücksicht auf das Land woher oder auf die Flagge unter der dieselben verladen sind, nur 32 Schillinge per Commerzlast.

Bemerkung. Nichtprivilegirte Schiffe zahlen das von Nr. 1 bis 4 specificirte Lastgeld mit 50 % Zulage, wie auch schwedische Schiffe, welche Salz ausladen, aber nur für eine solche Anzahl von Commerzlasten als woraus die Ladung besteht.

St. Croix

ist eine der Jungfern-Inseln im caraibischen Meere; dieselbe ist 30 Meilen lang, an der breitesten Stelle 8 Meilen breit: sie liegt unter 65° 28′ westlicher Länge und 17° 45′ nördlicher Breite, 40 Meilen Ost zu Süd von St. Thomas, ungefähr eben so weit OSO. von der Insel Crab und unweit des südlichen Endes von Porto Rico. Die bedeutendste Stadt ist Christianstadt an der Nordküste, mit einem schönen, durch eine Festung vertheidigten Hafen.

Schiffe können diesen Hafen anlaufen und auf eine unbestimmte Zeit dort bleiben, ohne sich Unkosten wegen Hafenabgaben zuzuziehen, es sei denn, dass sie einen Theil der Ladung landen oder vom Lande abholen.

Die Hafenkosten eines Schiffes belaufen sich auf 8 Pence Sterling pr. Tonne einkommend und 8 Pence pr. Tonne ausgehend, vorausgesetzt dass eine ganze Ladung ein- und ausgeladen wird; das Tonnengeld aber muss nach Verhältniss der Quantität der ein- oder ausgeladenen Güter bezahlt werden.

Das Schiff zahlt das Kaigeld für alle mit demselben ein- oder ausgeführten Güter nach dem Ansatze von 6½ Pence pr. Fass oder Puncheon. Andere Gebinde nach Verhältniss.

An das Sanitäts-Bureau zahlt man 6 Dollars 11 Cents.

Courtage für das Ein- und Ausclariren des Schiffes am Zollhause rechnet man nach der Grösse des Schiffs 10 bis 12 Dollars.

Fort oder Fortpass kostet 2½ Dollars.

Am westlichen Ende der Insel ist kein Lootsengeld, am östlichen Ende hingegen eine Kleinigkeit dafür zu bezahlen.

St. Thomas,

eine der Jungfern-Inseln in Westindien, unter 17° 22′ nördlicher Breite und 65° 26′ westlicher Länge, gehört den Dänen, hat einen sehr vortrefflichen Hafen, der gegen alle Winde von Land eingeschlossen ist, ausgenommen von S. zum W. bis SO. zum S., welcher Theil der See offen liegt. Der Wind weht selten in den Hafen, es sei denn während der stürmischen Monate.

Unkosten auf ein britisches oder privilegirtes Schiff von 207 Tonnen, mit Ladung einkommend und Ballast abfahrend:

Tonnengeld	100 $ 16 c.
Fort zu passiren, einkommend 14 Cents, ausgehend 2 Dollar	2 » 14 »
Hafenmeister	13 » 47 »
Protest zu notiren 5 Dollar 40 Cents, denselben auszufertigen 32 $ 40 Cents	37 » 80 »
Courtage, per Schiff	25 » — »
	178 $ 57 c.

Ballast, 75 Cents pr. Tonne. Hier wurde im Jahre 1843 ein Patent Slip angelegt.

Copiapo

liegt am rechten Ufer des Flusses gleiches Namens, unter 27° 10′ südlicher Breite und 71° 5′ 15″ westlicher Länge ungefähr 30 Meilen vom stillen Meere, und ist die nördlichste Stadt in Chili. Der Hafen ist gut.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 164 Tonnen:

Tonnengeld à 2 Realen pr. Tonne	41 $	—	R.
Ankergeld	2 »	—	»
Hafencapitains-Gebühr	2 »	—	»
Besichtigung der Schiffsluken	17 »	2	»
Lloyd's Agent für Ordre dazu	4 »	—	»
Britischen Consul	12 »	—	»
	78 $	2	R.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien, siehe: Cadix.

Bonny — Africa —

ist der Name eines Flusses und eines Königreichs in Guinea, zwischen den Königreichen Wari und Calabar. Der Fluss unter 4° 35′ nördlicher Breite, oberhalb der Mündung nur wenig bekannt, fliesst in den Meerbusen von Guinea. Die Einwohner sind nicht so umgänglich wie ihre Nachbarn und leben in beständigem Streite mit denen von Calabar. Es ist dem Capitain anzurathen, sobald er die Barre von Bonny in Sicht bekömmt, sogleich ein Boot an's Land zu schicken, um einen Lootsen zu holen, weil die Eingebornen in ihren Canoes nicht vom Lande abstossen wollen. Die Unkosten für Lootsen, einkommend und ausgehend, sind 2 Puncheons Oel in Barren, sage 18 bis 20 £. — Nachdem man in den Fluss gekommen ist, zahlt man als erste Abgabe, was sie Comma oder Flussabgabe nennen, an den König 5 Barren pr. Register Tonne = 4 *s.* Dann kömmt »dash« oder Geschenke an die verschiedenen Häupter, nach dem Oel, was man von ihnen bekömmt, bestimmt, von 5 bis 50 Barren. Alsdann hat man wieder ein Puncheon Barre dash oder Geschenk für jede von einem Hause an Bord gesandten 20 Puncheons Oel, Arbeit Barre genannt, zu bezahlen. Eine andere Abgabe ist die Zoll-Barre, nämlich 1 Barre für jedes Puncheon Oel, das man an Bord erhält; diese Abgabe muss an einen der Häupter, welcher von dem König bestimmt wird, bezahlt werden. Diese

sind die gewöhnlichen Abgaben, aber es entstehen noch viele Unkosten für Geschenke an Knaben, welche das Oel nach dem Schiffe bringen.

Die »Comma« muss bei einer Strafe von 2 Puncheons Barren wenigstens, bevor man den Handel mit den Eingebornen anfängt, bezahlt werden. Die Barre hat einen imaginairen Werth von ungefähr 10 Pence Sterling im Durchschnitt. Der ganze Handel wird durch Tausch getrieben.

Trinidad

ist die südlichste von den über dem Winde liegenden und mit Ausnahme von Jamaica die grösste der zu Gross-Britannien gehörenden westindischen Inseln. An der Westseite von Trinidad ist der Golf von Paria; die Insel ist besonders gut mit Wasser versehen. An der Nord- und Ostküste befinden sich nur wenige Häfen; aber die Westküste hat recht viele Bayen und Buchten. Der Meerbusen von Paria erstreckt sich weit in das Land hinein, in welchem Schiffe sicher liegen und allenthalben in jeder ihnen passenden Wassertiefe ankern können. Der Hafen ist sehr gut und in der That kann der ganze Meerbusen von Paria als ein einziger prächtiger Hafen betrachtet werden.

Unkosten auf ein englisches Schiff von 396 Tonnen:

Hafenkosten	142 $ 55 *c.*
Telegraphiren	2 » — »
	144 $ 55 *c.*

Münze, Gewicht und Maass, wie in Gross-Britannien.

Callao,

Stadt und Seehafen von Peru, liegt ungefähr 6 Meilen westlich von Lima, deren Hafen sie ist, unter 12° 3′ 45″ südlicher Breite und 77° 4′ 10″ westlicher Länge, auf der Nordseite einer hervorragenden Landzunge, der unfruchtbaren Insel San Lorenzo gegenüber, welche die Westseite der Bay be-

schützt. Die Häuser in der Stadt sind unbedeutend und ärmlich mit Lehmwänden und flachen Dächern. Sie ist gut befestigt. Die Rhede ist bei Weitem die beste an der peruvianischen Küste mit gutem Ankergrund in 7 bis 10 Faden Wassertiefe. Hier ist ein roh gebauter Hafendamm, innerhalb dessen Schiffe von grosser Tragfähigkeit aus- und einladen können. Auch ist hier ein sehr guter Fahrweg von Callao nach Lima. Die jetzige Stadt ist weit neuern Ursprungs, denn die ehemalige Stadt wurde im Jahre 1746 von einem schrecklichen Erdbeben gänzlich zerstört und unter Wasser gesetzt, welches auch einen grossen Theil vom Lima zerstört hat. In einer kurzen Entfernung von der jetzigen Stadt sind bei ruhigem Wetter die Ruinen der alten Stadt noch unter dem Wasser sichtbar. Im November 1820 kaperte Lord Cochrane die Esmeralda, ein grosses spanisches Kriegsschiff, unter den Kanonen der Castelle von Callao weg.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 200 Tonnen mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

90 Tonnen oder Bootsladungen Ballast mit ihren resp. Abgaben à 18 $ — pr. Ladung	108 $	— R.	
Bekanntmachung wegen Fracht in Lima . . .	3 »	— »	
Consulats-Gebühren	4 »	6 »	
Porto und kleine Spesen	6 »	— »	
Courtage .	100 »	— »	
Rechnung des Hafen-Agenten auf Dollar 658 .	84 »	3 »	
	306 $	1 R.	

Die Reisekosten des Capitains von Callao nach Lima und zurück wechseln von 4½ bis 6½ Dollars, wahrscheinlich wegen der Zeit, die er dazu nöthig hat.

Provision auf eincassirte Frachtgelder oder für Besorgung der Fracht rechnet man 5%.

Die englische Regierung ist benachrichtigt worden, dass die Regierung von Peru einen Zoll von 6 % ad valorem auf

die Einfuhr von Blauholz gelegt hat und von der Regierung Sr. Excellenz des Generals Vidal am 21. Januar 1843 ein Decret erlassen wurde, welches die Wirkungen des von der Regierung von Peru am 30. October 1843 erlassenen Beschlusses suspendirt. Es wird darin erklärt, dass die Eigenthümer und Absender von Gütern nach den Häfen von Peru als auch die Capitaine der dahin bestimmten Schiffe von fremden Häfen, wo peruvianische Consular-Agenten residiren, von solchen Consular-Agenten zur Vorzeigung am Zollhause jener Republik gewisse Certificate nach Formularen, welche jenem Beschlusse angefügt sind, erhalten sollen, und dass das Unterlassen der Vorzeigung oder Ueberreichung solcher Documente, dieselbe Wirkung wie das Nichtüberreichen oder Vorzeigen des Manifestes eines Schiffes hervorbringen würde.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. Siehe: Cadix.

Campêche.

Stadt und Seehafen von Mexico, liegt an der Westküste der Halbinsel Yucatan, an dem Rio Francisco 95 Meilen Süd zu West von Merida, unter 19° 51′ 15″ nördlicher Breite und 90° 28′ 15″ westlicher Länge. Die Bevölkerung schwankt zwischen 7000 bis ungefähr 14,000. Sie ist von einer Mauer umgeben und wird durch einige Festungswerke, die jedoch von keiner Wichtigkeit sind, vertheidigt. Hier ist ein Hafendamm von ungefähr 50 Yards Länge, aber das Wasser ist so seicht, dass nur kleine Schiffe bis nach demselben kommen können; Schiffe jedoch von bedeutender Tragfähigkeit können immer auf eine gewisse Entfernung vom Ufer, je nach ihrem Tiefgange, ankern. Die Stadt ist in Gemeinschaft mit der ganzen Küste nur schlecht mit frischem Wasser versehen, welches man aus Brunnen mit Brackwasser bekömmt. Die Stadt leitet ihre ganze Wichtigkeit davon her, dass sie der grosse Stapelplatz des Handels mit Blauholz ist, welches kostbare Farbeholz zuweilen auch Campêche Holz genannt,

das in der angrenzenden Gegend in besserer Qualität und in grösserem Ueberflusse, als anderswo, gefunden wird.

Abgaben auf ein britisches Schiff von 196 Tonnen, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Tonnengeld auf 196 Tonnen, mit Zulage von 10 % auf die englische Register-Tonne, à 1½ Dollar pr. Tonne	321 $	5½	R.
Gesundheits-Commission	4 »	—	»
Hafencapitain	7 »	4	»
Hospital 6 Dollar; Ankergeld 3 Dollar . . .	9 »	—	»
Consulat-Gebühren	4 »	—	»
Gesundheits-Certificat 6; Ausclarirung 6 Doll.	12 »	—	»
Lootsengeld, einkommend und ausgehend .	39 »	—	»
	397 $	1½	R.

Die aus Campêche und Merida erhaltenen Handelsnachrichten melden, als Thatsache, dass die Regierung von Yucatan ein Decret erlassen hatte, welches einen Stapelplatz für an jenem Orte eingebrachten Güter anordnet. Da der britische Handel in dortiger Gegend zunimmt, so mag es von Nutzen sein einige Einzelnheiten darüber anzuführen. Die Bestimmungen des Decrets sind folgende:

1) Es soll im Hafen von Campêche ein mercantilisches Depôt errichtet werden, in welchem alle Güter ein Jahrlang, ohne dem Zolle unterworfen zu sein, gegen Erlegung von 2 % Lagermiethe gelagert werden können; diese 2 % müssen innerhalb 30 Tagen, nachdem die Güter eingebracht sind, bezahlt werden;

2) Güter oder Waaren, welche vor dem Ende des Jahrs aus dem Depôt zur Ausfuhr genommen werden, sind weder Staats- noch Municipal-Abgaben unterworfen.

3) Güter oder Waaren für den Staatsmarkt, welche aus dem Depôt genommen oder ein ganzes Jahr in demselben geblieben sind, bezahlen sowohl Staats- als Municipal-Abgaben.

4) Proviant, Pech, brennbare Stoffe, leere Gefässe oder Flaschen jeder Art, sowie Schiffsbedürfnisse dürfen nicht in dem Depôt gelagert werden.

5) Die Direction des Depôts wird durch vom Staate angestellte Beamte verwaltet werden.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. Siehe: Cadix.

Samarang

ist, mit Ausnahme von Batavia, die bedeutendste Niederlassung auf der Insel Java. Sie liegt auf dem nordöstlichen Theile der Insel, an der Mündung des gleichnamigen Flusses, unter 6° 54′ südlicher Breite und 110° 38′ östl. Länge.

Wegen der Hafenkosten, Münze, Gewicht und Maass, siehe Batavia, da sie auf der ganzen Insel dieselben sind.

Arica,

Stadt und Seehafen in Süd-America, liegt am stillen Meere, am Eingange eines schmalen, gut bewässerten Thales, 210 Meilen nordwestlich von Potosi, unter 18° 28′ 40″ südl. Breite und 70° 13′ 30″ westlicher Länge. Sie gehört natürlich zu Bolivia oder Ober-Peru, aber im Jahre 1836 gehörte sie, und wahrscheinlich auch noch, mit einem schmalen Landstreifen, welcher so weit nach Süden reicht als sich der Pavillon von Poca erstreckt, zu Peru. Sie wurde im Jahre 1605 durch ein Erdbeben beinahe zerstört und ist seitdem immer in einem armen, traurigen Zustande geblieben. Die Stadt ist der natürliche Ausfuhrplatz eines der Haupt-Bergwerksdistrickte von Süd-America und eines grossen Theils der Umgegend. Da nun aber die Nachtheile, unter welchen sie während der spanischen Herrschaft litt, beseitigt sind, so wird sie ohne Zweifel bald ein sehr wichtiger Hafen werden. Sie hat einen bessern Landungsplatz als die benachbarten Häfen von Ilo, Mollenda und Quilca; auch liegt sie zum Handel viel besser als Lamar welches bisher der Haupthafen von Bolivia gewesen ist. Aber

ungeachtet ihres Vorzugs vor den meisten andern Häfen an diesem Theile der americanischen Küste, ist es zu jeder Zeit, wegen der starken Brandung, sehr schwierig hier zu landen und bisweilen ganz unmöglich, es sei denn mit den Balsas der Eingebornen. Diese Balsas sind eine Art von aufgeblasenen Seehundsfellen gemachten Flösse; die Eingebornen sind bei der Führung derselben so gewandt, dass man nicht die geringste Gefahr läuft umgeworfen oder sogar von der Brandung durchnässt zu werden. Auf diesen originellen und schmalen gebrechlichen Flössen werden alle Kaufmannsgüter zu Arica gelandet und die Contanten sowie die andern Ausfuhrartikel werden mit denselben nach den Schiffen in der Bay gebracht, es sei denn, dass die See ungewöhnlich ruhig und die Brandung sehr gering sei.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 200 Tonnen:

Tonnengeld auf 200 Tonnen à 2 Reale pr. Tonne	50 $	– R.
Anker- und Hafengeld	10 »	– »
Erlaubnissschein zum Segeln	3 »	– »
Consulatsgebühren und Notiren des Protestes	6 »	7 »
Register zu frankiren und befördern	4 »	2 »
Besichtigung der Luken	17 »	– »
Provision für Besorgung der Schiffsbedürfnisse	150 »	– »
Begiessen 3 Doll., Stempel und Porto 4 Dollar 2 Reale	7 »	2 »
	248 $	3 R.

Verkaufs-Rechnung über eine Unternehmung von 70 Körben Steinzeug, welche von Grossbritannien nach Taena über Arica versandt und daselbst für Rechnung und Gefahr der Rheder unter Garantie verkauft wurden. Der Gesammtwerth betrug 1820 Dollars.

Unkosten.

Molo-Polizei- und Krahngeld	43 $	6 R.
Peonage und Lagermiethe	35 »	– »
Latus	78 $	6 R.

	Transport	78 $	6 R.
Einfuhrzoll auf 70 Körbe à 16 Dollar pr. Korb, 1120 Dollar zu 25 %		280 »	– »
Peonage bei der Spedition		35 »	– »
Fracht von Arica		210 »	– »
Peonage beim Abliefern		26 »	2 »
Stempel, Porto und kleine Spesen		2 »	5 »
Hafenagenten-Gebühren		9 »	1 »
Lagermiethe		18 »	2 »
Garantie 2½ %		45 »	4 »
Provision 7½ %		136 »	4 »
	Zusammen	842 $	– R.

Cours 4 *s.* 6 *d.* pr. Dollar. Netto-Provenue pr. 6 Monat 978 $

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. Siehe: Cadix.

Insel **Samoa**, im südlichen stillen Meere.

Da an der Nordostseite von Upolu, der Hafen Flagalva genannt, einen sehr unsichern Ankerplatz abgiebt, so ist sehr zu wünschen, dass dieses weit und breit bekannt würde. Derselbe wurde von Commodore Wilkes, dem Befehlshaber der Untersuchungs-Expedition der Vereinigten Staaten, sorgfältig untersucht und condemnirt. Wenn Schiffscapitaine, welche mit dieser Thatsache bekannt sind, den Wünschen nichtswürdiger Ausländer, die an Bord zu kommen suchen, um Schiffe in jenen Hafen zu bringen, willfahren, so geschieht es mit der Gefahr, dass sie sich ihrer Assesuranz verlustig machen. Sollte ein Unglücksfall eintreten, so werden die Capitaine besagter Schiffe für verantwortlich gehalten.

John C. Williams,
Consul der Vereinigten Staaten.

Geo. Pritchard,
Grossbritannischer Consul.

Apia Harbour, März 1846.

Montreal,

die erste Stadt von Canada, liegt an der südlichen Seite einer gleichnamigen Insel im St. Lawrence-Strome, ungefähr 180 Meilen oberhalb Quebec, unter 45° 31′ nördlicher Breite und 73° 35′ westlicher Länge. Im Jahre 1842 betrug die Bevölkerung 40,203 und war bedeutend grösser als die von Quebec oder irgend einer anderen Stadt im britischen America. Der Hafen ist nicht gross, aber sicher und bequem. Der Fluss, an welchem die Stadt liegt, gewährt der Schifffahrt solche Erleichterungen, dass Schiffe von 600 Tonnen Tragfähigkeit ohne Schwierigkeit bis an die Stadt kommen können. Montreal ist der Hauptmittelpunkt des nordamericanischen Pelzhandels und erfreuet sich eines Haupt-Antheils am Handel zwischen Canada und den Vereinigten Staaten. Sie nimmt schneller zu als Quebec oder jede andere Stadt im britischen America. Der Gouverneur machte im Jahre 1844 diese Stadt zum Sitze der Regierung und die Vertreter des Volks versammeln sich nun hier.

Schleppgeld, pr. Dampfer, von Quebec nach Montreal, ungefähr 180 Meilen:

Schiffe von 200 bis 250 Tonnen, ungefähr 50 £; gewöhnlich nach Uebereinkunft.

Lootsengeld von Quebec nach Port Neuf.

Jedes Schiff, welches nicht über 200 Tonnen nach Maass hält, zahlt	4 £	— s.	
stromabwärts	2 »	10 »	
Von 200 bis 250 Tonnen, stromaufwärts	5 »	— »	
stromabwärts	3 »	10 »	
Von 251 Tonnen und darüber, stromaufwärts	6 »	— »	
stromabwärts	4 »	— »	

Von Quebec nach Three Rivers oder jedem andern Platze oberhalb Port Neuf.

Für ein Schiff von 200 Tonnen und darüber,
stromaufwärts 6 £ — s.
stromabwärts 4 » — »
Von 201 bis 250 Tonnen, stromaufwärts 7 » — »
stromabwärts 4 » 10 »
Ueber 250 Tonnen, stromaufwärts 8 » — »
stromabwärts 5 » 10 »

Von Quebec nach Montreal und jedem andern Platze oberhalb Three Rivers.

Für ein Schiff von 200 Tonnen und darüber
stromaufwärts 11 £ — s
stromabwärts 7 » — »
Von 201 bis 250 Tonnen, stromaufwärts 13 » — »
stromabwärts 8 » 15 »
Von 250 Tonnen und darüber, stromaufwärts . . 16 » — »
stromabwärts 10 » 15 »

Die Lootsen bekommen für das Verlegen eines Schiffs von einem Löschplatze bis zum andern 12 *s.* 6 *d.* und für das Verlegen eines Schiffs nach dem Cross 1 £ 5 *s.*

Kein Lootse ist verpflichtet länger als 48 Stunden nach Ankunft des Schiffs in den oben benannten Plätzen und nachdem das Schiff gehörig vor Anker gelegt ist, am Bord zu bleiben.

Der Capitain eines jeden ankommenden oder abgehenden stromauf- oder stromabwärts bestimmten, zwischen Quebec und Montreal fahrenden Schiffes soll das Benehmen seines Lootsen, wo er ihn an Bord genommen hat und den Tiefgang seines Schiffes bescheinigen.

Die Capitaine und Commandeure von Schiffen haben die Sätze des Lootsen-, Wasser- und Zählgelds auf Lootsengeld am Marine-Büreau zu entrichten, nämlich:

Für jeden Fuss Tiefgang, wofür Capitaine oder Commandeure von Schiffen an ihre Lootsen zu bezahlen verpflichtet

sind, beträgt von Bic nach Quebec und von Quebec nach Bic 2 *s.* 6 *d.* Courant pr. Fuss.

Für Schiffe, welche nach Three Rivers oder Montreal fahren:

		Courant
Von 100 bis 150 Tonnen einschliesslich		2 £
» 151 » 200 » »		3 »
» 201 » 250 » »		4 »
» 251 Tonnen und darüber		5 »

Bei der Abrechnung mit den Lootsen, Capitaine oder Commandeure von Schiffen oder der Correspondenten solcher Schiffe soll 1 Shilling pr. Pfund von dem Lootsengelde für den Betrag der zu bezahlenden Summen, welche der Marine-Beamte bei der Ausclarirung verlangt, abgezogen werden. Dieses Geld soll nach einem Gesetze unter Direction des Trinity House zur Unterstützung gebrechlicher Lootsen wie auch deren Wittwen und Kinder fundirt werden.

Plätze zum Laden und Löschen der Schiffe. Derjenige Theil des Hafens von Montreal, welcher zwischen der unteren Schleuse des Lachine Canals und den dem Neuen Markte gegenüber errichteten Kaien liegt, soll zum Ein- und Ausladen der Schiffe bestimmt werden, damit keine Ladung oder kein Theil einer Ladung (mit Ausnahme von Schiesspulver, welches durch ein Gesetz besonders vorgesehen ist), anderswo in dem besagten Hafen empfangen oder abgeliefert werde, es sei denn, dass eine Uebereinkunft zwischen dem Rheder oder Capitain des Schiffs und dem Eigenthümer der Ladung, wegen des Ein- oder Ausladens, dagegen getroffen sei. Ferner sollen aus See kommende Schiffe auf keinen Fall einen Theil ihrer Ladung an dem Theile des Hafens, welcher zwischen der unteren Schleuse des Lachine Canals und dem Ausflusse des Canals in den St. Lawrence Strom liegt, landen.

Ballast darf nicht in den Hafen geworfen werden.

Alle Güter, Steinkohlen oder Ballast können, wenn sie innerhalb 24 Stunden weggeschafft werden an den Kaien aus den Schiffen gelandet werden. Ein Gerüste muss zum Ausladen von Steinkohlen oder Ballast gebraucht werden.

Münze, Gewicht und Maass, siehe Quebec.

Quebec,

die Hauptstadt von Canada und den britischen Besitzungen in Nord-America, ist ungefähr 340 Meilen von der Mündung des St. Lawrence Stroms entfernt. Der Hafen, welcher sicher und bequem ist, liegt zwischen der Stadt und der Insel Orleans. Die Wassertiefe beträgt ungefähr 28 Faden. Die Fluth steigt 17 bis 18 Fuss bei gewöhnlichen Fluthen und 23 bis 24 Fuss bei Springfluthen. Die Schifffahrt wird im April eröffnet und schliesst ungefähr um December.

Ein Theil der Pflichten des Hafenmeisters besteht darin, alle Gesetze, Nebengesetze und Verordnungen, welche die Lootsen und die Schifffahrt des St. Lawrence Stroms unterhalb Montreal betreffen, oder in denen die Pflichten der Capitaine in den Häfen von Quebec und Montreal enthalten sind, zu sammeln; ferner soll derselbe jedem Schiffscapitain, welcher im Hafen von Quebec ankömmt, eine Abschrift überreichen, für welche der Hafenmeister von jedem Capitain 7 *s.* 6 *d.* Courant und nicht mehr zu empfangen hat.

Alle Schiffscapitaine müssen beim Hinauffahren 2 *s.* 6 *d.* pr. Fuss Tiefgang ihrer Schiffe und beim Hinunterfahren 2 *s.* pr. Fuss Tiefgang in die Hände des Marine-Beamten dieses Hafens zahlen. Wenn das Schiff bis zur Stadt Three Rivers oder noch weiter den Strom hinauffährt und dasselbe 100 bis 150 Tonnen nach Maass hält, so muss es 2 £, von 150 bis 200 Tonnen 3 £, von 200 bis 250 Tonnen 5 £ noch zu den genannten 2 *s.* 6 *d.* pr. Fuss Tiefgang, etc., zu den in dem Acte enthaltenen Zwecken, in die Hände des besagten Beamten zahlen.

Der Capitain eines jeden Kauffahrteischiffes muss von dem seinem Lootsen zukommenden Lootsengeld 1 *s.* pr. 𝕿 zurückbehalten, er mag strom auf- oder abwärts fahren, und dieses Geld in die Hände des Marine-Beamten des Hafens etc. zahlen. Auch ist es die Pflicht des Hafenmeisters alle Capitaine, welche ankommen, davon in Kenntniss zu setzen oder setzen zu lassen.

Ansätze des Lootsengeldes.

Von Bic nach Quebec, 153 Meilen Entfernung. Per Fuss:

Vom 1. Mai	bis zum	10. Novbr. incl. . . .	— £	18 *s.*	— *d.*
» 11. Novbr.	» »	18. » » . . .	1 »	3 »	— »
» 19. »	» »	1. März » . . .	1 »	8 »	— »
» 2. März	» »	30. April » . . .	1 »	— »	6 »

Von Quebec nach Bic:

Vom 1. Mai	bis zum	10. Novbr. incl. . . .	— »	15 »	9 »
» 11. Novbr.	» »	18. » » . . .	1 »	— »	9 »
» 19. »	» »	1. März » . . .	1 »	5 »	9 »
» 2. März	» »	30. April » . . .	— »	18 »	3 »

Von Brandy Pots nach Quebec werden nur zwei Drittel des oben erwähnten Ansatzes bezahlt.

Von Point St. Roche nach Quebec wird nur ein Drittel des obigen Ansatzes bezahlt.

Von dem Westende von Crane Island und unterhalb St. Patricks Hole nach Quebec wird ein Viertel der obigen Ansätze bezahlt.

Von St. Patricks Hole nach Quebec 1 £ 3 *s.* 4 *d.*

Ein Schiff von einem Kai nach einem andern zwischen Brehaut's Kai und Point a Carcis, von oder nach dem Strome, von oder nach einem der obigen Kaien zu verlegen 11 *s.* 8 *d.*

Ein Schiff von dem Strome oder von irgend einem der obigen Kaien nach St. Patrick's Hole, oder nach dem Bassin von Montmorency, oder nach dem Ballastgrunde, dem Bassin von Chaudiere Wolfs Cove und bis nach dem Flusse Cape Rouge zu verlegen 1 £ 3 *s.* 4 *d.*

Father Point ist der Sammelplatz der Lootsen unterhalb Quebec. Lootsen dürfen daher unter keinem Vorwande unterhalb jenes Point zum Aufsuchen von Schiffen fahren. Der Sammelplatz Father Point soll als bis La Riviere aux Loutres, low, und nicht weiter sich erstreckend, angesehen werden.

Jeder Lootse, welcher die Führung eines nach auswärts bestimmten Schiffes übernommen hat, soll 4 Tage lang am Bord des Schiffes warten, während welcher ein solches Schiff aus Mangel an Seeleuten oder wegen irgend eines andern Zufalls im Hafen aufgehalten werden könne; auch soll es demselben bei einer Strafe nicht freistehen, am Ende der 4 Tage das Schiff zu verlassen, vorausgesetzt, dass ihm für diesen Aufenthalt noch zu seinem Lootsengeld 5 *s.* pr. Tag bezahlt werden.

Kein Lootse braucht länger als 48 Stunden nach Ankunft des Schiffs an obigen Oertern, und nachdem das Schiff gehörig vor Anker gelegt ist, am Bord zu verweilen.

Zur Aufmunterung der Lootsen, welche sich durch ihre Thätigkeit und Bereitwilligkeit einem in Seenoth befindlichen und eines Lootsen, etc. bedürftigen Schiffe Hülfe und Beistand zu leisten auszeichnen, soll denselben nach Ausspruch des Trinity House eine Extrabelohnung ausgezahlt werden.

Lootsen, welche durch Unwetter in See geführt werden, dürfen 6 £ Sterl. pr. Monat nebst einer freien Rückfahrt über das ihnen zukommende Lootsengeld beanspruchen. Die obige Vergütung muss bis zu dem Tage, an welchem die Rückfahrt angesetzt ist, bezahlt werden, oder der Lootse kann statt einer solchen Ueberfahrt eine Summe Geldes verlangen.

Hafen-Abgaben. — Schiffe, welche aus See kommen, in den Cul-de-Sac zum Ein- und Ausladen einlaufen und darin bleiben, müssen 6 *d.* pr. Tonne Kaigeld für das Ein- und Ausladen und 2 *s.* 6 *d.* pr. Tag von dem Tage der Ankunft bis zum Tage der Abfahrt einschliesslich, bezahlen.

Schiffe, welche Erlaubniss zum Ausbessern bekommen haben, sind die Dock-Abgaben zu bezahlen verpflichtet, kleine Fahrzeuge ausgenommen, nämlich: Wenn das Schiff unter 100 Tonnen Register hält, zahlt es 5 *s.* pr. Tag; wenn es nicht über 300 Tonnen Register hält, zahlt es 7 *s.* 6 *d.* pr. Tag; wenn es über 300 Tonnen hält, zahlt es 10 *s.* pr. Tag von der Zeit des Einlaufens in den Cul-de-Sac bis zu dem Tage der Abfahrt aus demselben inclusive, mit Ausschluss des Tonnengelds, wenn irgend eine Ladung ein- oder ausgeladen worden ist.

Schiffe, welche im Cul-de-Sac überwintern sollen, und keine Erlaubniss dazu bekommen haben, sollen 1 *s.* pr. Tonne Register, mit Ausschluss der Zeit und des Tonnengelds beim Ein- und Ausladen oder Ausbessern unterworfen sein.

Kaigeld. — Schiffe von 200 bis 250 Tonnen zahlen 4 £ 10 *s.*, von 250 bis 300 Tonnen 5 £, von 300 bis 350 Tonnen 6 £, und so nach Verhältniss.

Münze. — Ein Sovereign gilt im östlichen oder untern Canada 1 £ 2 *s.* 2 *d.* nach pari, der Cours aber ist gewöhnlich 8 bis 9 % zu Gunsten Englands; daher ist derselbe 1 £ 4 *s.* bis 1 £ 4 *s.* 3 *d.* werth. Im westlichen oder obern Canada gilt der Sovereign 1 £ 4 *s.* 4 *d.* unabhängig von der Prämie des Wechselcourses; in Neu-Schottland gilt er 1 £ 5 *s.*; in Prince Edward's Island 1 £ 10 *s.*; in Neu-Braunschweig 1 £ 2 *s.* 3 *d.*

Gewicht und Maass. — Dieselben wie in Gross-Britannien oder nach besonderer Uebereinkunft. Das zum Getreide gebrauchte Minot ist, wenn nicht anders verfügt worden, 12½ % grösser als ein Bushel.

Halifax,

Hauptstadt von Neu-Schottland, liegt an der Südostküste dieser Provinz, unter 44° 36′ nördlicher Breite und 63° 8′ westlicher Länge, auf einer Halbinsel an der Westseite von Cebucto Bay, mit einem der schönsten Häfen in America. Die beste Land-

marke beim Segeln nach Halifax ist der Sambro Leuchtthurm, auf einer kleinen Insel unfern des gleichnamigen Caps, an der Westseite der Einfahrt zu dem Hafen, unter 44° 30′ nördlicher Breite und 63° 32′ westlicher Länge. Das Licht, ein festes, ist 210 Fuss über dem Meeres-Spiegel, und eine Artillerie-Abtheilung mit zwei 24-Pfündern ist auf dem Posten beim Leuchtthurme; dieselbe schiesst damit, während anhaltend starken Nebels, dem dieser Theil der Küste sehr oft ausgesetzt ist, in regelmässigen Zwischenräumen. Der Cours in den Hafen für grosse Schiffe, nachdem sie dem Sambro-Leuchtthurm passirt sind, ist zwischen dem Festlande an der Westseite und Macnab's-Insel an der Ostseite. Auf einer von der letzten Insel hervorragenden Spitze ist kürzlich ein Leuchtthurm errichtet worden, und Schiffe, wenn sie diesen ansichtig werden, können ohne Furcht einlaufen. Schiffe liegen gewöhnlich zur Seite der Stadt vor Anker, wo der Hafen etwas über eine Meile breit ist. Nachdem derselbe allmählig bis auf ein Viertel dieser Breite sich verengt hat, erweitert er sich auf einmal wieder zu einer schönen Wasserfläche, Bedford-Bassin genannt, welche vom Lande vollständig eingeschlossen ist, durchaus tiefes Wasser hat und im Stande ist die ganze britische Seemacht aufzunehmen. Der Hafen ist zu jeder Zeit zugänglich und wenig vom Eise belästigt. Zu Halifax giebt es ein grosses königliches Werft, welches während des Krieges eine sehr wichtige Marine-Station ist, da es sich besonders gut zum Schutze, Ausbessern und Ausrüsten der an der americanischen Küste und in Westindien kreuzenden Flotten eignet.

Leuchtthurm auf Beaver Island.

Ein nun in Thätigkeit befindlicher Leuchtthurm ist kürzlich auf dem südlichen Ende der äussern Beaver oder Williams-Insel, östlich von Halifax, mit einem Drehlicht das eine und eine halbe Minute sichtbar und eine halbe Minute unsichtbar ist, errichtet worden. Die Laterne ist auf ein quadratförmiges, weiss angesrichenes, mit zwei an der Seeseite schwarz an-

gemalten Kugeln, um es bei Tage unterscheiden zu können, 70 Fuss über dem Meeresspiegel erhabenes Gebäude gestellt.

Folgende Peilungen und Entfernungen sind auf Befehl des Admirals Sir F. W. Austen, Oberbefehlshaber an dieser Station, aufgenommen worden: Nördliche Breite 44° 47′ nach der Mittagshöhe der Sonne; westliche Länge nach dem Chronometer 62° 25′ 18″ oder 1° 12′ 30″ östlich von dem königlichen Werfte zu Halifax. Variation 19′ West.

Peilungen nach der Magnet-Nadel. — Sambro-Leuchtthurm Süd 84° 7′, West 54 Meilen; Caneo-Leuchtthurm Nord 81° 39′, Ost 70 Meilen; White Islands, südl. Spitze, Nord 88°, Ost 9½ Meilen; Westlichste (dry) Bird Looge, Süd 84°, West 5 Meilen; Harbour Rock, Nord 9°, West 3 Meilen; Gorse Island-Spitze und Sutherland-Island, die eine hinter die andere gebracht, Nord 18° West.

Ein Riff von dem östlichen Ende der Beaver Island erstreckt sich ziemlich weit, so dass man beim Einlaufen in die Bay dem Leuchtthurme einen Raum von drei Viertel einer Meile geben sollte. Dieser Hafen ist gut. In der Bay, an der innern Seite der Beaver Island, ist der Ankergrund nicht sehr gut, aber weiter dieselbe hinauf findet sich guter Ankergrund, wenn man dem Leuchtthurme einen Raum von einer halben oder drei Viertel einer Meile giebt und NNW. steuert.

S. Cunard,
Thomas Maynard,
J. P. Miller,
Beauftragte über die Leuchtthürme.

Eine Nebelglocke, durch Maschinerie in Thätigkeit gesetzt, ist auf dem südwestlichen Leuchtthurme auf St. Paul's Island, unweit Cape North, errichtet worden.

Lootsengeld. — Einkommende Schiffe unter 200 Tonnen zahlen 2 £ und über 200 Tonnen 2 £ 10 *s.*

Bakengeld. — 1 *d.* pr. Tonne einkommend und 1 *d.* pr. Tonne ausgehend.

30*

Ballast kann man zu 2 *s.* pr. Tonne bekommen; für das Löschen zahlt man nach Uebereinkunft.

Kaigeld. — 6 *s.* pr. Tag pr. Schiff.

Münze. — Man rechnet hier nach Pfund, Schilling und Pence, wie in England; auch die Gewichte und Maasse sind dieselben wie in England.

St. John's in Neu-Braunschweig

ist eine bedeutende Stadt und ein wichtiger Seehafen an der Südküste von Neu-Braunschweig und nahe bei der Mündung des St. John oder langen Flusses an dessen Nordseite. Dieser ist der Hauptfluss in Neu-Braunschweig und der schönste im britischen America, mit alleiniger Ausnahme des St. Lawrence-Stromes. Der Fluss fällt unter 45° 20′ nördlicher Breite und 66° 3′ westlicher Länge, 130 Meilen WSW. von Halifax in die Fundy-Bay. Der Hafen von St. John's ist bequem und geräumig, und obgleich eine Barre, welche vor dessen Eingang liegt, bei niedrigem Wasser trocknet, steigt doch die Fluth in demselben so, nämlich 25 bis 30 Fuss, dass grosse Schiffe bei Hochwasser in den Hafen einlaufen können. Der Eingang zum Hafen zwischen einer hohen steilen Küste, welche den Fluss nach Osten begrenzt und Partridge Island, ungefähr 2 Meilen südlich von der Stadt, auf welcher ein Leuchtthurm und ein Fort sich befindet. St. John's ist ein Freihafen und der grosse Stapelplatz von Neu-Braunschweig. Ausser St. John's, Carleton — gegenüber —, Gagetown und Fredericktown (über 90 Meilen von St. John's), giebt es keinen Platz am Ufer des Flusses von irgend einer Bedeutung.

Lootsengeld. — Für die erste Strecke von Partridge Island nach Musquash Head, zahlt man 5 *s.* pr. Fuss, von Musquash Head nach Point Lepreaux 6 *s.* 3 *d.*, von Point Lepreaux nach North Head von Grand Manan 7 *s.* 6 d., von North Head von Grand Manan nach Machias Seal Island 8 *s.* 9 *d.* und überall über die oben erwähnten Strecken hinaus 10 *s.* pr.

Fuss. Das regelmässige Lootsengeld muss bezahlt werden wenn ein Lootse sich anbietet, er mag an Bord genommen werden oder nicht, von 5 *s.* einkommend und ausgehend. Das andere Lootsengeld, Streckengeld genannt, braucht nicht bezahlt zu werden, es sei denn, dass man einen Lootsen verlangt.

Hafenmeisters-Gebühr. — Schiffe von 100 und unter 150 Tonnen zahlen 6 *s.* 3 *d.*, von 150 und unter 200 Tonnen 7 *s.* 6 *d.*, von 200 und unter 300 Tonnen 10 s., von 300 und unter 400 Tonnen 12 *s.* 6 *d.*, von 400 Tonnen und darüber 15 *s.*

Corporations-Ankergeld. — Schiffe von 100 bis 150 Tonnen zahlen 6 *s.* 3 *d.*, von 150 bis 200 Tonnen 7 *s.*, von 200 bis 250 Tonnen 8 *s.* 9 *d.*, von 250 bis 300 Tonnen 10 *s.* und darüber im gleichem Verhältniss.

Kaigeld. — Schiffe, von 100 bis 150 Tonnen zahlen 3 *s.* 6 *d.* pr. Tag, über 150 bis 200 Tonnen 5 *s.*, über 200 bis 300 Tonnen 7 *s.* 6 *d.*, über 300 bis 400 Tonnen 10 s., über 400 Tonnen 12 *s.* pr. Tag. Die obigen Ansätze sind in Halifaxer Courant.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Gross-Britannien. Siehe: Quebec.

St. John's in Neu-Fundland.

Die Hauptstadt der Insel Neu-Fundland liegt an deren Ostküste, unter 47° 32′ nördlicher Breite und 52° 29′ westlicher Länge am inneren Ende eines vortrefflichen Hafens. Der Eingang zu dem Hafen ist enge und hat im Mittelpunkte des Fahrwassers eine Wassertiefe von 12 Faden. Derselbe wird durch mehre starke Batterien und Forts geschützt. Auf einem Felsen an der Nordseite seines Eingangs befindet sich ein Leuchtthurm. Die Stadt liegt fast längs der ganzen Nordseite des Hafens. Lebensmittel und andere Bedürfnisse sind hier theurer als auf dem americanischen Festlande.

Schiffe haben hier folgende Unkosten, nämlich: Lootsengeld einkommend oder ausgehend $3\frac{1}{2}$ *d.* pr. Tonne Register, Bakengeld 3 *d.* pr. Tonne Register.

Ursachen von Schiffbrüchen bei St. Shott's, Neu-Fundland.

An Herrn George Richard Robinson,
Präsident von Lloyd's.

Werther Herr! — Der Umstand, dass das Dampfschiff Hibernia auf seiner Heimreise im November v. J. in der Gegend von Cape Race auf den Grund gerieth, veranlasst mich einige Bemerkungen über die Wirkung der Strömung an jenem Theile der Küste zu machen, da diese augenscheinlich die Ursache war, dass dasselbe so weit westwärts von seiner vermutheten Stelle zu der Zeit als es dem Lande nahe kam, getrieben wurde. In einer früheren Mittheilung an Ihr Committee über den Verlust des Transportschiffs Harpooner, der Kriegsschaluppe Comus und Ihrer Majestät Brig Little Drake, etc. bei St. Shott und Cape Pine, suchte ich über die Ursache ihres Schiffbruchs, wie über viele andere, die sich bei diesem besonderen Theile der Küste so schnell nacheinander zutrugen, einiges Licht zu verbreiten. Seitdem hat es mich nicht wenig gefreut zu bemerken, dass die darin gegebenen Winke für hinreichend wichtig gehalten wurden, um in Norie's Sailing Directions, in Rücksicht auf diesen Theil der Küste von Neu-Fundland eine besondere Stelle einzunehmen, und seitdem dieses Werk erschienen ist, haben die Schiffbrüche beinahe, wenn auch noch nicht ganz, aufgehört.

In jenem Schreiben theilte ich Ihrem Committee mit, wenn ich mich recht erinnere, denn es sind schon mehrere Jahre her, dass die häufigen Schiffbrüche, welche bei St. Shott's vorkamen, durch eine starke Strömung in der Richtung westwärts um Cape Race verursacht wurden. Diese Strömung wurde

durch die Wirkung von Ostnordost-, Ost- und Südost-Winden vermehrt, und die Stärke einer solchen Wirkung konnte nur durch die Kenntniss der Dauer oder Kraft solcher Winde beurtheilt werden.

Persönliche Beobachtungen, die zu den Umständen, welche seitdem zu meiner Kenntniss gelangt sind, hinzukamen, haben zur Bestätigung jener Meinung beigetragen. In meinem gegenwärtigen Schreiben wünsche ich besonders die Aufmerksamkeit Ihres Committees auf einige wenige jener Umstände und Beobachtungen, wie auch die der Seefahrer, welche diese Küste oft besuchen oder dann und wann auf ihrer Reise nach und von dem Golfe von St. Lawrence und den benachbarten Colonien in die Nähe derselben kommen, zu lenken.

Erstens, hinsichtlich der Wirkung des Golfstroms auf die Strömungen in der Richtung längs der Ostküste dieser Insel.

Es wird von Seefahrern ziemlich allgemein eingeräumt, dass der westliche Rand des Golfstroms von Mexico sich dem östlichen Rande der grossen Bank dieser Insel nähert, und aus dem Umstande — obgleich ein seltener — dass das Schiff Nautilus bei Ferryland auf den Strand gerieth, wie auch nach lang anhaltenden Ostwinden in jener Nachbarschaft — und sonst nie — schliesse ich, dass der Golfstrom dieses Schiff nach der Küste gebracht haben muss, da man diese Strömungen selten westwärts von dem äussern oder östlichen Ende der grossen Bank antrifft.

Da ich aus dem vorhergehenden Umstande vermuthe, dass der Golfstrom durch eine lang anhaltende Wirkung von Winden aus einer besondern Weltgegend auf dessen Oberfläche, bisweilen gegen jenen Theil der Küste, welche zwischen Cape St. Francis und Cape Race liegt, fortgetrieben wird, so kann man wohl annehmen, dass wenn derselbe die Küste nicht erreicht, so muss bei solchen Gelegenheiten dessen Drang auf die locale Strömung, welche längs der Küste nach SW. und W. läuft, dadurch dass er die Ausdehnung

jener Strömung beschränkt, die Schnelligkeit derselben vermehren und folglich nach einer so lang anhaltenden Wirkung müssen Schiffe, die sich vom S. und W. der Küste nähern, bei der Stärke der östlichen Strömung einen grösseren Widerstand finden, als wenn die Winde während desselben Zeitraums veränderlich gewesen wären.

Zweitens. — Capitaine von Fischerfahrzeugen, welche die grosse Bank oft besuchen, geben an, dass die Strömung auf der Bank innerhalb 24 Stunden ganz rund um den Compass läuft. Man hat bemerkt, dass dieses in der Nähe der Virgin Rocks in der Breite von Cape Race und nicht über 60 Meilen davon als auch auf den andern Theilen der Bank der Fall gewesen sei. Daraus folgere ich, dass während des Theils der 24 Stunden wenn sie nach W. läuft, dieselbe dazu dienen muss, die Schnelligkeit der localen Strömung, dadurch dass sie mit derselben nach westwärts läuft, nothwendigerweise zu vermehren.

Drittens. — Wenn irgend ein Zweifel obwaltete, oder irgend ein Beweis hinsichtlich der Richtung der Strömung, nachdem sie Cape Race passirt, mangelte, so würde der Umstand, dass die Leiche des Capitain Drake von Ihrer Majestät Brig Little Drake nahe bei den Rams oder Ramea Inseln an der Ostseite der Placentia Bay — wo sie beerdigt ist — ungefähr 100 Meilen beinahe von dem Schauplatze seines unglücklichen Schiffbruchs, an die Küste geworfen, entdeckt wurde, hinreichen, wie ich vermuthe, deren wahren Lauf anzudeuten und jeden Zweifel, wenn einer über diesen Gegenstand existirte, zu beseitigen.

Viertens. — Dass die Strömung oder die wirbelnde Stelle, deren man auf der grossen Bank vorn auf dieser Insel erwähnte, durch den Widerstand, welchen der Strom aus dem St. Lawrence auf seinem Laufe in den Ocean von der Strasse Belle Isle im N. findet, wo er südwärts mit der Strömung, die von NO. längs der Küste von Labrador herunterkömmt, zu-

sammentrifft und von derselben gehemmt wird, wie auch der ähnliche Widerstand der Gewässer des Oceans gegen den Strom, der aus dem Golfe nach SW. von dieser Insel läuft, verursacht werden muss. Um eine genaue Kenntniss von dieser Strömung, sowohl als von der, welche sie längs der Küste macht, zu bekommen, muss das Werk eines geschickten Seefahrers sein, worauf ich keineswegs Anspruch machen kann, damit man zu allen Zeiten über die Stärke und Richtung derselben eine gehörige Berechnung zu machen, im Stande ist. Nichtsdestoweniger können die vorstehenden Winke ihm vielleicht behülflich sein zu einem richtigen Schluss über diesen Gegenstand zu gelangen und wenn sie endlich zur Erhaltung von Leben und Eigenthum dienen, so werde ich mich für meine Bemühungen reichlich belohnt halten. Wäre nun die Hibernia statt eines schnellen Dampfschiffs ein Segelschiff gewesen, so würde es bei St. Shott's oder ungefähr bei Cape Pine auf den Grund gekommen sein, ohne Cape Race zu erreichen. In einem solchen Falle wage ich nicht gerne auf die schrecklichen Folgen für ihre Mannschaft und Passagiere hinzublicken. Die bewundernswürdige Geistesgegenwart und das kalte entschlossene Benehmen, welches der Befehlshaber dieses Dampfschiffs zwischen den Felsen bei Cape Race zeigte, würde, wie ich fürchte, nicht hinreichend gewesen sein, sein Schiff bei St. Shott's vom Grunde abzubringen. Bis etwas geschehen ist, um über den wahren Zustand der Strömung auf jenem Theile der Küste in Gewissheit zu kommen, wollte ich allen Seefahrern, welche vom S. und W. sich Cape Race nähern, die dringende Nothwendigkeit an's Herz legen, bei nebligem Wetter häufiger das Senkblei zu gebrauchen und beim Passiren oder Umsegeln von Cape Race nicht innerhalb 30 oder 35 Faden Wassertiefe zu kommen. Der Seefahrer wird beim ein- oder zweimaligen Auswerfen des Senkbleis in der Nähe von Cape St. Mary's wie auch beim ein- und zweimaligen Auswerfen desselben zwischen jenem

und Cape Race, durch Beachtung der vorstehenden Vorsichtsmassregeln, sein Schiff frei von den Gefahren an jenem Theile der Küste zu führen und der Kraft der Strömung entgegen zu wirken im Stande sein. Mit der Hoffnung, dass Vorstehendes endlich zu einem für meine Mitmenschen wohlthätigem Resultate führen möge, verharre ich

Hochachtungsvoll und ergebenst

W. Sweetland.

Bona Vista, Neufundland, den 28. Februar 1846.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Grossbritannien.

Canada.

Der General-Inspector hat eine kurze Skizze seines Finanzplans gegeben. Er schlägt vor, die Acte für die britischen Besitzungen zu benutzen, um alle Differential-Zölle abzuschaffen, das verschiedene Tonnengeld und andere jetzt auf Schiffe, die von See nach Montreal und Quebec kommen, gelegte Abgaben zu vermindern, dadurch dass die Kosten, zu welchen der Ertrag verwandt wird, auf den consolidirten Fond gelegt werden; ferner die jetzt den Importeurs von Gütern aller Art zugestandenen Erleichterungen zur Wiederverschiffung durch unsere Gewässer auszudehnen, so auch die Canal-Abgaben bis zu dem niedrigsten Punkte, auf welchen sie, mit besonderer Rücksicht auf die Einkünfte der Provinz, gebracht werden können, herabzusetzen. Man hat noch zu diesen Reformen vorgeschlagen, alle Abgaben auf rohe Materialien auf einen gleichförmigen Zoll-Ansatz von 1 % ad valorem zu bringen; obgleich dieses von dem General-Inspector nicht erwähnt wurde, hat man uns benachrichtigt, dass Massregeln getroffen werden sollen, um den Handel zwischen den Colonien frei von allen Abgaben auf gleichen Fuss zu stellen, welches die Legislatur von Nova Scotia durch eine neuliche Acte den Schwester-Provinzen empfohlen hat.

Pictou,

eine kleine Insel, Fluss, Bay und blühende Colonie in Nova Scotia, liegt unter 45° 46′ nördlicher Breite und 62° 13′ westlicher Länge, an der Südseite der Meerenge von Northumberland und am südlichen Ende des St. Lawrence Golfs. Von dieser Colonie, jetzt Tinmouth genannt, ist eine Heerstrasse bis nach dem 68 Meilen S. zu W. davon entfernten Halifax ausgehauen, gereinigt und mit Brücken versehen worden. Die Unkosten zu Pictou sind folgende: Hafengeld 1 *d* pr. Tonne, Bakengeld 4 *d* pr. Tonne, Lootsengeld 3 *s.* pr. Fuss einkommend oder ausgehend, Halifaxer Courant.

Münze, Gewicht und Maass, siehe Quebec.

Miramichi,

eine geräumige Bay und ein schöner Fluss im britischen America, liegt an der Nordostküste von Neu-Braunschweig. Die Städte an der Bay sind Chatham, Newcastle und Nelson. Das Wasser in dem Canal nach jeder dieser Städte ist 5 bis 6 Faden tief. Die Breite des Flusses nach Chatham ist ¾ Meile, bei Newcastle ½ Meile und bei Nelson ¼ Meile.

Lootsengeld. — Einkommend 10 *s.* pr. Fuss, ausgehend 6 *s.* pr. Fuss. Anker-, Boyen- und Bakengeld 3½ *d.* pr. Tonne. Diese Abgabe wird Schatzgeld genannt.

Des Hafenmeisters Gebühr ist für jedes Schiff 10 *s.*

Ballast. — Für die Freiheit Ballast an's Land zu setzen, 20 *s.* pr. Schiff.

Obige Kosten sind in Halifaxer Courant zahlbar.

Münze. — Man rechnet hier nach Pfund, Schilling und Pence Halifax Courant, welches 11½ % schlechter ist als Sterling. Wechsel auf London stehen gewöhnlich auf 8 % Prämie. — Gewicht und Maass, wie in Grossbritannien.

Ristigouche — Bay of Chaleur.

Hafenmeister-Gebühr. — Jedes Schiff, Küstenfahrzeuge ausgenommen, über 50 und nicht über 100 Tonnen zahlt

5 *s.*, und alle Schiffe über 100 Tonnen zahlen als Hafen meister-Gebühren 10 *s.* Der Hafenmeister muss Abschriften der für die verschiedenen Häfen erlassenen Verordnungen den für solche Häfen angestellten Lootsen verschaffen, und die Lootsen müssen eine Abschrift dieser Verordnungen dem Capitain oder Befehlshaber eines jeden Schiffes, dessen Führung sie übernehmen, zu seiner Nachricht überliefern.

Ballast-Plätze. — Die Hafenvorsteher und Hafenmeister sollen eine Boye in das tiefe Wasser unmittelbar unterhalb des Mittelgrunds vor Dalhousie legen lassen, wo alle zu Dalhousie ladende Schiffe ihren Ballast löschen sollen, nämlich: zu Point Le Garde bei der Vereinigung des Süd-Canals mit dem Haupt-Canal von Ristigouche; zu Oak Point über dem Hochwasser-Stand, und zu Ristigouche bei der Mündung des Süd-Canals, oberhalb von Traverse, wo eine Boye gelegt werden wird, wovon alle Schiffscapitaine gefälligst Notiz nehmen und sich nach denselben richten wollen. Das Löschen des Ballasts ist frei von Unkosten.

Ansätze des Lootsengeldes.

Einkommend nach Dalhousie	4 *s.* 6 *d.*	pr. Fuss.
ausgehend	3 » 6 »	
Einkommend nach Point le Garde . . .	5 » 6 »	pr. Fuss.
ausgehend	4 » 6 »	
Einkommend nach Ristigouche oder Campbelton	7 » – »	pr. Fuss.
ausgehend	6 » – »	

Jacquet River einkommend 2 *s.* 6 *d.* und ausgehend 2 *s.* 6 *d.*, in dem Sunde zwischen Heron Island und dem Festlande bis nach River Charlo 3 *s.* 6 *d.* einkommend und 3 *s.* 6 *d.* ausgehend pr. Fuss. Für jeden Tag, den die Lootsen auf Befehl der Sanitäts-Commission, zufolge des Quarantaine-Gesetzes, am Bord aufgehalten werden können, bekommen sie 12 *s.* 6 *d.* pr. Tag.

Hafengeld. — Diese Abgabe beträgt ¾ *d.* pr. Ton. Register.

Wassertiefe. — Schiffe von 17 Fuss Tiefgang kommen nach diesem Orte, welcher 17 Meilen oberhalb Dalhousie liegt.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Grossbritannien.

Dalhousie, Chaleur Bay.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 261 Tonnen, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Lootsengeld, 9 Fuss Tiefgang einkommmend und 13½ Fuss ausgehend, . .	Courant	4 £	3 s.	3 d.
Hafenmeisters-Gebühr	»	0 »	10 »	– »
Tonnengeld à 1½ d. pr. Tonne . .	»	1 »	12 »	7 »
		6 £	5 s.	10 d.
	circa Sterling	5 £		

Auf die Bank geworfener Ballast, frei. Arbeitslohn von 3 bis 7 s. pr. Tag, je nachdem nach Arbeitern Begehr ist.

Schiffe von 25 bis 30 Fuss können hier laden.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Canada. Siehe: Quebec.

Sydney bei Cap Breton

ist die Hauptstadt der Insel Breton. Die Insel bildet die Südost-Grenze von dem St Lawrence-Golf und liegt zwischen 45° 27′ und 47° 4′ nördl. Breite und zwischen 59° 45′ und 61° 38′ westlicher Länge. Die Küste ist grösstentheils felsig und hoch, und überall finden sich tiefe Golfs und See-Arme, von denen der Bras d'Or-Busen die Insel beinahe in zwei Theile sondert. Der Bras d'Or-Busen hat überall tiefes Wasser und gewährt der Schifffahrt und dem Handel die grössten Erleichterungen. Die Insel hat zwei schöne Häfen, von denen der von Sydney der schönste ist.

Hafengeld. — Keines.

Bakengeld. — Ausgehend und einkommend 4½ d. pr Tonne, welches bei der ersten Reise einmal des Jahrs bezahlt wird.

Lootsengeld. — Nach Uebereinkunft. Gewöhnlich zahlt man 1 £ 10 *s.* bis 3 £ pr. Schiff.

Ballast. — Kann auf der Rhede über Bord geworfen werden.

Schiffe laden oft in dem Hafen von St. Ann, etwas westlich vom Hafen von Sydney. Die Unkosten sind dieselben wie zu Sydney. Alle Schiffe, welche bei der Insel laden, müssen am Zollhause zu Sydney ausclariren; folglich zieht man sich für eine Reisegelegenheit nach Sydney einige Kosten zu. Wenn ein Schiff nicht im Hafen ladet, so ist zu St. Ann für ungefähr 1 £ 10 *s.*, oder nach Uebereinkunft, ein Boot zu bekommen, welches dasselbe bis nach der Rhede von Sydney begleitet, um den Capitain an's Land zu setzen und ihn wieder an Bord zu bringen. Die Entfernung beträgt ungefähr 30 Meilen zu Lande.

Wassertiefe. — Für jedes Schiff ist dieselbe hinreichend.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Grossbritannien. Siehe: Quebec.

Demerara,

eine Grafschaft im britischen Guiana und ein Fluss gleichen Namens. Die Hauptstadt heisst George und liegt nicht weit von dessen Mündung. Der Fluss ist 100 Meilen von dessen Mündung schiffbar, denn derselbe hat für Schiffe von bedeutender Tragfähigkeit einen Hafen der im Stande ist die ganze britische Seemacht aufzunehmen, aber die Barre lässt kein Schiff von mehr als 18 Fuss Tiefgang zu. Berbice ist eine andere Grafschaft und Fluss im britischen Guiana, und 7 Fuss tiefgehende Schiffe können 165 Meilen von dessen Mündung hinauffahren. Alle die grossen Flüsse im britischen Guiana bringen ungeheure Massen Schlamm herunter, welcher um deren Mündungen und an der Küste sich lagert und das Fahrwasser in den Flüssen sowohl wie an der Küste seicht macht. Auf 12 bis 15 Meilen seewärts ist der Schlammboden nur von

3 bis 4 Fuss Wasser bedeckt. Die Mündung des Berbiceflusses theilt sich in zwei Theile durch Crab Island, deren östlicher ziemlich grosse Schiffe bis nach Fort Nassau zulässt. Die Hauptstadt an dem Berbiceflusse ist New-Amsterdam.

Unkosten auf ein englisches Schiff von 82 Tonnen, mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

Hafenmeisters-Gebühren pr. Schiff von jeder Grösse	14 $	67 *c.*
Registrators-Honorar, am Zollhause	7 »	33 »
General-Einnehmer » »	7 »	33 »
Regierungs-Secretair, » »	3 »	33 »
Tonnengeld, pr. Tonne 40 *c.*	32 »	30 »
Lootsengeld, einkommend für 10 Fuss Tiefgang, ausgehend 7 Fuss Tiefgang	27 »	— »
Ballast, 10 Tonnen à 75 *c.* pr. Tonne	30 »	— »
	121 $	96 *c.*

Wassertiefe. — 9 Fuss bei niedrigem Wasser; 20 Fuss bei Hochwasser Springfluthen.

Münze, Gewichte und Maasse. — Britische, spanische und holländische Münzen, so wie britische und holländische Gewichte und Maasse sind hier im Gebrauch.

Berbice.

Guina, Guyana oder Guayana, eine ausgedehnte Gegend von Süd-America, welche in ihrer weitesten Annahme das ganze Gebiet zwischen dem Amazonen- und Orinocoflusse begreift, dehnt sich zwischen dem 4° südlicher und 8° 40′ nördlicher Breite und dem 58° und 68° westlicher Länge aus. Der bei Weitem grössere Theil dieser Gegend, welche ehemals das spanische und portugiesische Guayana hiess, gehört zu den venezuelanischen oder brasilianischen Besitzungen und der Ausdruck Guina bezieht man jetzt nur auf die Gegend zwischen 0° 40′ und 8° 40′ nördlicher Breite und zwischen 57° 30′ und 60° westlicher Länge, welche unter die Engländer Holländer und Franzosen vertheilt ist.

Guina, das britische, ist der westlichste Theil des oben erwähnten Gebiets und der grösste, wenn wir das ganze Territorium, was von den Briten in Anspruch genommen wird, in dessen Grenzen einschliessen. Das letztere erstreckt sich zwischen 0° 40′ und 8° 40′ nördlicher Breite und zwischen 57° bis 61° westlicher Länge und hat im Osten das holländische Guina, von welchem es durch den Corentyn getrennt ist; im Süden hat es Brasilien, im Westen Venezuela und im Norden und Nordosten das atlantische Meer. Man nimmt an, dass dieses Gebiet ungefähr 76000 Quadratmeilen begreife, aber von diesem beträgt der bestrittene Antheil, welcher von Brasilien und Venezuela in Anspruch genommen wird, nicht weniger als 64000 Quadratmeilen, wovon ungefähr 12000 Quadratmeilen Flächenraum auf das unbestrittene britische Gebiet kommen. Das letztere hat den Corentyn im Osten und den Essequibo im Westen.

Eine angeschwemmte Fläche, mit einer ungefähr von 10 bis 40 Meilen abwechselnden Breite, erstreckt sich von der Küste landeinwärts und endigt am Fusse in einer Reihe von 30 bis 120 Fuss hohen Sandhügeln. Parallel mit dieser Reihe laufen mehrere abgesonderte Gruppen von Hügeln, selten über 200 Fuss hoch, welche der Essequibo schneidet und mit der Sierra Imataca in Venezuela zusammenhängen. Ungefähr unter dem 5° nördlicher Breite läuft eine Bergkette bestehend aus Granit, Gneiss und andern Urfelsen, ein Absatz der Orinoco-Gebirge von Westen nach Osten durch Guina, und bildet da, wo sie von den Flussbetten durchschnitten wird, grosse Wasserfälle, die sich zu der Höhe von 1000 Fuss über den Ocean erheben. Ungefähr 1 Grad weiter nach Süden liegen die Pacaraima-Gebirge, welche auf ähnliche Weise nach Westen und Osten laufen, und Urgebirge sind. Diese Kette bildet viele reissende Ströme und Wasserfälle in den grossen Flüssen, und enthält die Quellen mehrerer Flüsse von untergeordneter Wichtigkeit, unter denen der Berbice und der

Massaroony sind. Die höchste Spitze derselben, der Berg Roraima von 7500 Fuss Höhe, liegt unter 5° 9′ 30″ nördlicher Breite und 60° 47′ westlicher Länge, nahe dem westlichen Ende des von den Engländern beanspruchten Gebiets. Die Conocou oder Canucu Kette, welche südöstlich läuft, verbindet die Pacaraima-Gebirge mit der Sierra Acarai. Die letztere ist eine dicht bewaldete Bergkette, welche die südliche Grenze von Guina und die Wasserscheide zwischen den Bassins des Amazonen- und Essequibo-Flusses bildet. Herr Schomburg taxirte die Höhe des höchsten Gipfels dieser Kette auf 4000 Fuss. Hier ist die Quelle des Essequibo und Corentyn.

Die ganze Oberfläche der Küstenländer des britischen Guina ist mit dem Hochwasser der See gleich. Wenn diese Länder trocken gelegt, eingedeicht und bebaut sind, consolodiren sie sich und liegen völlig 1 Fuss unter dem Meeresspiegel. Es ist daher eine ununterbrochene Aufmerksamkeit auf die Dämme und Schleusen erforderlich, um die See abzuhalten, von welcher eine einzige Ueberschwemmung eine Zucker-Plantage auf 18 Monat und eine Caffee-Plantage sogar auf 6 Jahr zerstört. Die ursprünglichen Kosten des Deichens und Cultivirens werden durch die erste Erndte völlig gedeckt; die Dauer der Erndten ist 30 bis 50 Jahre, so dass, wenn auch die ersten Auslagen ein bedeutendes Capital erfordern, doch die verhältnissmässigen Kosten der Cultur in Vergleich mit denen auf den westindischen Inseln eine blosse Klienigkeit sind, ungeachtet dass die Kosten der Anlagen, Gebäude und Maschinerien in Verhältniss damit das Drei- oder Vierfache betragen können, da sie nach einer Scala für die gewisse Production eines halben Jahrhunderts angelegt werden.

Zwischen der ersten und zweiten Hügelkette sind einige ausgedehnte Savannas, welche östlich von dem Berbiceflusse sich der Seeküste nähern. Südlich von der Pacaraima und der Rupunoony-Kette finden sich noch andere ausgedehntere Savannas, welche aber nicht so gut bewässert sind. In letzterer Gegend

liegt der kleine Landsee Amacu und die Grenzcolonie Pirara. Mit Ausnahme dieser Savannas und der Sümpfe an dem Berbiceflusse ist das Innere grösstentheils mit Bergreihen und Wäldern bedeckt.

Der grösste Abhang des Landes ist gegen Norden, in welcher Richtung auch die Hauptflüsse laufen. Der hauptsächlichste von diesen Flüssen ist der Essequibo, welcher in der Sierra Acarai, ungefähr 40 Meilen nördlich vom Aequator, seine Quelle hat und sich durch eine beinahe 20 Meilen breite Mündung nach einem Laufe von wenigstens 620 Meilen in den Ocean ergiesst. Die Einfahrt wird durch viele seichte Stellen gehindert und derselbe ist für Segelschiffe auf nur ungefähr 50 Meilen von dessen Mündung schiffbar. Nach dem Umfange des Wassers ist der Strom mehr oder weniger stark, doch selbst während der regnigten Jahreszeit beträgt er selten über 4 Knoten in der Stunde. Der Corentynfluss entspringt ungefähr unter 1° 30′ der Breite und 57° der Länge und ergiesst sich ebenfalls durch eine 20 Meilen breite Mündung in den Ocean. Zwischen diesen beiden Flüssen läuft der Berbice- und Demerarafluss; der erstere kann von Schiffen mit 7 Fuss Tiefgang 165 Meilen befahren werden; der letztere ist 85 Meilen oberhalb Georgetown schiffbar, welches nahe an dessen Mündung liegt. Der Mazaruni, Cayuni, etc., Zuflüsse des Essequibo, sind die andern Hauptströme. Alle die grossen Flüsse führen eine Menge fortgeschwemmter Dinge mit sich, welche sich um deren Mündungen und Buchten lagern und die ganze Küste seicht machen. Der schlammige Boden derselben ist auf 12 bis 15 Meilen seewärts mit nur 3 bis 4 Fuss Wasser bedeckt.

Guina, den 2. Juni 1845. — Folgender wichtiger Beschluss des Staatsraths von britischem Guina ging hier mit letzter Post ein:

»Dass das Gericht Sr. Excellenz dem Gouverneur und dem hochlöblichen Staatsrathe empfiehlt, alles Hafen-, Boyen-,

Baken- und Tonnengeld, so wie auch das Lootsengeld auf Schiffe, welche Auswanderer von Africa und Indien bringen, zu erlassen, vorausgesetzt, dass solche Schiffe auf jede Reise nicht weniger als zwei Drittel der Anzahl von Auswanderern nach dieser Colonie gebracht haben werden, welche sie im Verhältniss zu dem Tonnengehalte des Schiffes nach der Passagieracte dahin bringen dürfen.«

Dieser Beschluss wurde einstimmig gefasst und man bezweifelte nicht, dass der Gouverneur denselben genehmigen würde. Die Pflanzer in Demerara legen fortwährend eine grössere Wichtigkeit auf die Einführung und Zufuhr von Arbeitern aus Ostindien als irgend eine der andern Colonien, Jamaica nicht ausgenommen, und daher der Wunsch jede Erleichterung und Aufmunterung den Schiffsrhedern zu gewähren, um sich bei diesem Handel zu bethätigen.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 82 Tonnen mit Ladung einkommend und Ballast ausgehend:

Des Hafenmeisters-Gebühren auf Schiffe jeder Grösse betragen	14 $ 67 *c.*
» Registrators- ditto	7 » 33 »
» General-Einnehmers- ditto	7 » 33 »
» Regierungs-Secretairs- ditto	3 » 33 »
Tonnengeld à 40 Cents pr. Tonne	32 » 80 »
Lootsengeld einkommend für 10 Fuss und ausgehend für 7 Fuss Tiefgang	27 » — »
Ballast, 40 Tonnen, à 75 Cents pr. Tonne	30 » — »
	122 $ 46 *c.*

Wassertiefe. — Niedriges Wasser bei Springfluthen 6 Fuss auf der Barre, die Fluth steigt 8 Fuss. Die Barre ist ein weicher Schlamm und 16 bis 17 Fuss tiefgehende Schiffe werden durch den Schlamm geschleppt.

Münze, Gewicht und Maass, wie Demerara.

Sierra-Leone

eine Colonial-Niederlassung von Gross-Britannien, an der Westküste von Africa, besteht aus einer ungefähr 25 Meilen in die Länge von N. nach S. sich ausdehnende Halbinsel, welche auf der Nordwest- und Südseite von dem atlantischen Meere bespült wird und auf der Ostseite von einer Bay, durch den Sierra-Leone-Fluss gebildet, zum Theil begrenzt wird. Die Hauptstadt Free-town liegt auf der Nordküste der Halbinsel unter 8° 29′ 40″ nördlicher Breite und 13° 15′ westlicher Länge. Die Niederlassung hatte im Jahre 1839 nahe an 42000 Einwohner, welche alle Schwarze oder Farbige waren, mit Ausnahme von ungefähr 100 Europäern. Die Halbinsel besteht grösstentheils aus einer Reihe kegelförmiger Berge, von 2 bis 3000 Fuss Höhe, mit einem Gürtel von ebenem Boden, von 1 bis 5 Meilen Breite, umgeben. Diese hat wahrscheinlich die ungesundeste Lage, wo Europäer jemals eine Colonie zu gründen versucht haben. Der Hauptcharacter des Climas ist dessen ausserordentliche Feuchtigkeit. Die ungeheure Menge Regen, von 314 Zoll, scheint zu Sierra-Leone während 3 Monate des Jahrs 1838 gefallen zu sein, und in 2 auf einander folgenden Tagen, den 22. und 23. August, fiel noch mehr als in Britannien durch das ganze Jahr. Es sind auf Sierra-Leone und den Inseln de Loss zwei Jahreszeiten, die nasse nnd die trockene; die erstere währt vom Mai bis November und am Gambia vom Juni bis September oder October und fängt immer mit Orcanen an und hört damit auf. Nichts übertrifft die Dunkelheit des Wetters während dieses Zeitraums; die Hügel sind in undurchdringlichem Nebel gehüllt und der Regen fällt in solchen Strömen herab, dass er alle körperliche Bewegung und Vergnügungen aus dem Hause hemmt. In dieser Periode stellen sich Fieber jeder Art, Dissenterie, Leberleiden und andere Krankheiten gewöhnlich ein, obgleich sie zu allen Zeiten herrschen, so dass man kaum sagen kann, dass sie irgend einer Jahreszeit ausschliesslich an-

gehören. Während 18 Jahre, von 1819 bis 1836, war jeder weisse Soldat auf der Colonie im Durchschnitt dreimal des Jahrs im Hospital und es starb jährlich beinahe die Hälfte der Truppen. In den Jahren 1825/26, als die Sterblichkeit ihren höchsten Grad erreicht hatte, wurden drei Viertel der Truppen weggerafft. Auf Sierra-Leone eine Anstellung anzunehmen, ist in der That wenig anders als eine Art Selbstmord zu nennen. Der zerstörende Einfluss des Climas beschränkt sich nicht nur auf die Weissen; auch die Schwarzen werden davon, wenn auch im geringerem Grade, betroffen und sterben oft in grosser Anzahl.

Die Haupt-Ausfuhrartikel bestehen in Teak- und Kammholz, wie auch Elfenbein, Palmöl, Häute, Gummi und einige wenige andere Artikel; aber ihr Werth ist, da er nicht mehr als 60000 bis 100000 £ des Jahrs beträgt, unbedeutend. Der grosse Ausfuhrartikel von der africanischen Küste ist Palmöl, und von diesem wird über funfzig Mal so viel von der Küste nach dem Süden von Rio Volta, welche mehrere hundert Meilen von Sierra-Leone liegt, als von den letzteren ausgeführt.

Die gesammte öffentliche Einnahme von Sierra-Leone und Gambia belief sich im Jahre 1839 auf 20000 £, und die Ausgaben auf 108056 £. Diese elende Niederlassung hat in der That der britischen Nation, abgesehen von den ungeheuren Opfern an Leben, mehrere Millionen gekostet. Die Hauptstadt St. George oder Free Town liegt an der Südseite der Mündung des Sierra-Leone-Flusses und wird auf allen andern Seiten von einem ungefähr 1 Meile davon entfernten Amphitheater von Bergen umgeben. Im Jahre 1838 hatten die Stadt und ihr Kirchspiel eine Bevölkerung von 13523 Einwohner. Die Häuser sind meistentheils von Holz und die Strassen derselben sind breit und regelmässig angelegt. Ausserhalb der Stadt befinden sich die Landhäuser der weissen Einwohner. Die Wasserableitung der Stadt ist kürzlich wesentlich verbessert

worden, jedoch ohne merkliche Einwirkung auf den Gesundheitszustand derselben.

Die in verschiedenen Theilen der Colonie zerstreut liegenden Dörfer bestehen in aus Holz gebaueten und mit Stroh bedeckten Hütten, welche so leicht sind, dass sie ohne viele Mühe von einem Orte zum andern geschafft werden können. In den Wäldern und auf den Gebirgen findet sich eine grosse Mannigfaltigkeit von wilden Thieren und in den Flüssen sind Schwärme von Alligatorn. Insecten sind so zahlreich und widrig, dass sie eine förmliche Plage sind.

Die Niederlassungen am Gambia bestehen aus den Inseln St. Mary, an der Mündung des Flusses, ein Areal von fünf Quadratmeilen, und der Insel Mc. Carthy, welche ungefähr 330 Meilen den Fluss hinauf liegt. Im Jahre 1839 betrug die nach und nach angesammelte Bevölkerung 4495 Einwohner, von denen nur 49 weisse waren. Der Handel dieser Niederlassung, wenn auch unbedeutend, ist von grösserer Wichtigkeit als der von Sierra-Leone, da der Werth der Ausfuhren in den Jahren 1839 und 1840 sich auf 124669 £ belief.

Das Gebiet von Cape Coast, im Südosten von Sierra-Leone, besteht aus den, längs den Ashantee-Küsten liegenden Stationen Cape Coast Castle, Dixcove, Annamaboe, Accra, etc. Das Clima ist beinahe eben so ungesund als das von Sierra-Leone; aber seit dem Jahre 1828 sind keine britische Truppen in diese Niederlassungen geschickt worden, um dort zu sterben; die Vertheidigung derselben ist nun einer Macht von ungefähr 200 Mann Eingebornen anvertrauet worden. Der Handel von diesem Theile der Küste ist beträchtlich wichtiger als der von Sierra-Leone, da der Werth der Ausfuhren, hauptsächlich Palmöl, Farbehölzer, Körner von Guinea-Goldstaub und Elfenbein, im Jahre 1840 sich auf 325008 £ belief. Ein lebhafter Handel mit Palmöl scheint kürzlich am Bony-Flusse entstanden zu sein.

Die Hafenkosten am Zollhause sind wie folgt: Schiffe zahlen 9 *d.* pr. Tonne Register.

Lootsengeld. — Einkommend 2 *s.* 6 *d.* pr. Fuss bis zur Stadt; wenn die Schiffe mit einem Fluss-Lootsen den Fluss hinauf oder bis zum Bunce-Flusse fahren, zahlen dieselben 2 *s.* 6 *d.* mehr; von der Stadt nach dem Ballastgrunde zahlen sie 3 bis 4 Dollars.

Hafenmeistergebühren sind 30 *s.*

Wenn ein Schiff einen Arzt gebraucht, so bezahlt es, ausser der Apothekerrechnung, 20 *s.* pr. Kopf, für eine Krankenwohnung 1 Dollar oder 4 *s.* 2 *d.* pr. Tag, der Capitain 2 Dollars pr. Tag.

Arbeiter werden jetzt rar. Der allgemeine Lohn beträgt monatlich für den ersten anführenden Mann 6 Dollars, für den zweiten 5 Dollars und für die übrigen 4 Dollars. Die Beköstigung derselben ist ein Quart Reis und ein gesalzener Heering pr. Tag.

Auf allen Flüssen ausserhalb der Colonie beträgt das Lootsengeld 5 *s.* pr. Fuss. Der Lootse geht an Bord des Schiffes zu Sierra-Leone. Die Kaufleute legen als Ankergeld auf die Schiffe 5 £, denn sie sagen, sie bezahlen dasselbe an die Häuptlinge für die Erlaubniss, dass das Zimmerholz aus deren Gebieten komme.

Yawry-Bay liegt südlich von Sierra-Leone und hat, ausser den Buchten wo die Schiffe laden, drei Flüsse.

Die Häfen Griechenlands.

Patras,

ein Seehafen im nordwestlichen Winkel von Morea, liegt bei dem Eingange in den Golf von Lepanto, unter 38° 14′ 25″ nördlicher Breite und 21° 46′ 20″ östlicher Länge. Der Hafen liegt etwas nordwärts von der Stadt, aber der vordere Theil desselben ist unsicher und starkem Wellenschlag ausgesetzt, besonders im Winter. Die Schiffe fahren daher etwas

weiter den Golf hinauf, wo ein Molo oder Kai ist, und wo sie nahe am Krahne liegen können. Patras hat einen ausgedehnteren Handel, als irgend ein anderer Hafen Griechenlands. Die Haupt-Ausfuhren sind Corinthen, Oel, Valonia, Wein, rohe Seide, rohe Baumwolle, Wolle, Felle, Wachs, etc. Von diesen sind die Corinthen, welche hier grösser und reiner von Sand und Kies sind, als die der jonischen Inseln, bei Weitem die wichtigsten. Sie werden in Fässern von verschiedenen Grössen verschifft, aber das Gewicht des die Frucht enthaltenen Holzes soll grösstentheils schwerer und stärker sein, als nöthig ist. Die Corinthen von Morea zieht man in den meisten Ländern vor, mit Ausnahme von England, wo die zantischen Corinthen diesen gleich oder vielleicht noch höher geschätzt werden. Die Corinthen-Ausfuhr aus Patras kann durchschnittlich 60 bis 70000 Centner des Jahrs betragen, jedoch der Ertrag der Ernte wechselt in den verschiedenen Jahrszeiten ausserordentlich. Kürzlich ist der Corinthen-Bau auf Morea sehr erweitert, und wir glauben hinzufügen zu können, gänzlich übertrieben worden. In Betreff der Zunahme ihrer Quantität war der Preis, welcher im Jahre 1840 sich auf 80 Dollars pr. 1000 ℔ belief, im Jahre 1842 auf 23 Doll. pr. 1000 ℔ gefallen. Da dieser Preis die Kosten des Anbaus nicht decken wird, sind die Pflanzer derselben in die grösste Schwierigkeit gerathen und die kleineren Plantagen werden nothwendigerweise aufgegeben werden müssen. Die Erndte von Oel, der zweite Haupt-Ausfuhrartikel von Patras, ist wo möglich noch schwankender, als die der Corinthen. Die Einfuhrwaaren in Patras, wie in den andern griechischen Häfen, bestehen hauptsächlich aus Zucker, Caffee und andern Colonial-Producten, schlichten und gedruckten Baumwollenzeugen, Wollwaaren, gesalzenen Fischen, Eisen, Zinnplatten, Eisenwaaren, Steinkohlen, Tauwerk, Hanf, Dielen, etc. Die Einfuhren werden hauptsächlich von den jonischen Inseln, Malta, Venedig, Livorno, Marseille und Triest bezogen.

Athen.

An dem Piraeus, wie auch der Hafen von Athen heisst, sind mehrere grosse Häuser erbauet, und einige gute Strassen, an den Seiten mit niedrigen aber ansehnlichen Wohnungen versehen, sind bereits vollendet worden. Ein grosses Zollhaus, ein Kai und ein Lazaretto sind errichtet worden, und obgleich man nicht sagen kann, dass der Handel blühe, so zeigt die Stadt, welche ungefähr 1500 Einwohner zählt, doch ein geschäftiges Ansehen. Die Verbindung zwischen Athen und dem Piraeus ist kürzlich durch die Anlegung einer guten Heerstrasse sehr erleichtert worden, und es geht das Gerücht, dass bald eine Eisenbahn zwischen den beiden Oertern angelegt werden wird. Athen steht auf einer von den Ueberresten aus dem Alterthum reichen Stelle, und man kann wohl annehmen, dass die gegenwärtige Ruhe sich günstig für eine bessere Aufklärung der Denkmäler und der damit bereits übereinstimmenden Plätze erweisen wird, und dass die Ausgrabungen, welche überall die Grundlegung neuer Gebäude bilden, zu vielen schätzbaren Entdeckungen führen werden.

Athen hatte drei grosse Häfen, den Piraeus, Munychia und Phalerum. Diese Häfen bildeten eine eigene Stadt, welche grösser als Athen selbst war, und diese waren mit derselben vermittelst langen Mauern verbunden, deren Einerleiheit die Gelehrten in unendliche Streitigkeiten verwickelt hat. Der Hafen Piraeus war ein geräumiges Bassin von 2 Armen felsigen Landes eingeschlossen, welche riesenhafte natürliche Hafendämme bildeten. Auch jetzt noch ist er ein sicherer Hafen und in frühern Zeiten bildete er zugleich den Hafen, das Werft und Arsenal von Athen.

Hafenkosten im Königreiche Griechenland.

Tonnengeld in den Häfen von Patras, Nauplia, Piraeus, Marathon, Pylos, Calamata und Navarino:

Auf Schiffe unter 5 Tonnen	— Dr.	— Lep.
» » » 20 »	— »	— »
» » über 20 »	— »	12 »
In den andern Häfen:		
Auf Schiffe unter 5 Tonnen	— »	— »
» » » 20 »	— »	6 »
» « über 20 »	— »	9 »
Erlaubniss zum Abfahren:		
Auf Schiffe unter 5 Tonnen	— »	— »
» » von 5 bis 20 Tonnen ...	— »	50 »
» » » 21 » 50 » ...	1 »	— »
» » » 51 » 100 » ...	2 »	— »
» » » 101 » 200 » ...	3 »	— »
» » » 200 Tonnen und darüber .	5 »	— »
Bakengeld — nur da, wo ein Leuchtthurm ist —:		
Auf Schiffe unter 5 Tonnen	— »	— »
» » von 5 bis 20 Tonnen ...	— »	50 »
» » » 21 » 50 » ...	1 »	— »
» » » 51 » 100 » ...	2 »	— »
» » » 101 » 200 » ...	5 »	— «
» » » 201 » 300 » ...	8 »	— »
» » » 300 Tonnen und darüber .	9 »	— »

Wenn Pulver am Bord bleibt zahlt man für jede 2¼ ℔ 2 Lepta per Monat, den Monat zu 30 Tagen gerechnet, und wenn dasselbe in das öffentliche Magazin gebracht wird, für dieselbe Quantität und Zeit 3 Lepta.

Bemerkungen über das Tonnengeld. — 1) Schiffe, die beladen vom Auslande ankommen und ihre Ladungen löschen und beladen wieder abfahren, zahlen das volle Tonnengeld.

2) Schiffe, die beladen vom Auslande ankommen und mit Ballast abfahren, zahlen zwei Drittel des Tonnengeldes, welches auch verlangt wird, wenn sie mit Ballast ankommen und mit Ladung abfahren.

3) Schiffe, die mit Ballast vom Auslande ankommen und ohne zu laden abfahren, oder welche mit Ladung ankommen und abfahren und nichts von der Ladung löschen, zahlen ein Drittel des Tonnengeldes.

4) Schiffe, die von und nach einem Hafen des Königreichs fahren, zahlen die Hälfte des Tonnengeldes.

5) Ein Schiff wird für beladen angesehen, es mag voll oder theilweise beladen sein.

Ausnahmen.

1) Jedes Schiff, das gezwungen ist entweder durch Sturm oder in Folge einer Beschädigung in einem Hafen einzulaufen, ist während 8 Tage von allen Abgaben frei.

2) Jedes Schiff, welches aus irgend einem Grunde in einem Hafen einläuft und nach einem andern Hafen bestimmt ist, und dessen Capitain dem Hafencapitain sogleich eine Declaration machen wird, dass er weder zu laden noch seine Güter zu löschen beabsichtige, kann ohne irgend eine Abgabe, ausgenommen das Bakengeld, zu bezahlen, 5 Tage liegen bleiben. Dem Capitain ist auch gestattet Briefe oder Geld zu empfangen und abzuliefern, es sei denn, dass es sonst durch specielle Ordonnanzen anders bestimmt sei.

Auszug aus den Zollgesetzen Griechenlands vom 17. April 1843, aus der Regierungs-Zeitung abgekürzt mitgetheilt.

Art. VIII. Das Aus- Ver- oder Ueberladen der Güter aus einem Schiffe in ein anderes ist in den Häfen, wo keine Zollbeamten sich befinden, verboten.

Art. XII. Die Einfuhr von ausländischen Kaufmannsgütern und die Bezahlung des Zolls für dieselben ist nur an die Haupt-Zollhäuser gestattet.

Ausnahmen zur Erleichterung des Handels werden den Neben-Zollhäusern zu Egina, Vostizza, Amourgion, Andros, Antikerro, etc. gemacht.

Bei den andern Neben-Zollhäusern, Stationen und Wachhäusern dürfen nur die Artikel von ausländischen Kaufmannsgütern, für die der Zoll bereits bezahlt ist, gelandet werden.

Einfuhr.

Art. XIII. Capitaine aller Schiffe müssen beim Ankern in den Häfen des Königreichs, sei es mit der Absicht die ganze oder einen Theil der Ladung zu landen oder blos zum Zweck ihrer Reise ohne irgend einen Theil derselben auszuladen, mit ihren Ausclarirungsscheinen und Manifesten innerhalb 12 Stunden nach der Ankunft sich beim Gesundheitsbureau zeigen. Dieses letzte Document muss sogleich von demSanitätsbureau nach dem Zollhause befördert werden. Dieses Manifest, wenn ein solches ausgestellt worden ist, soll das einzige sein, dessen Inhalt durch die Unterschrift der geeigneten Hafenbehörde, wo die Ladung eingenommen worden ist, bescheinigt werden soll, sonst muss der Capitain selbst ein solches ausstellen und dasselbe entweder in griechischer oder lateinischer Sprache ausgefüllt werden.

In dem Falle, wo amtliche Manifeste der Ladung nicht gegeben werden, ist der Capitain verpflichtet dieses am Fusse des von ihm ausgestellten Manifestes eidlich zu erhärten.

Art. XIV. Ereignet es sich, dass das Manifest die Art der Güter, Beschaffenheit oder Quantität, Gewicht oder Maass der die Ladung ausmachenden Artikel nicht specificirt, so kann der Capitain, innerhalb 3 Tagen nach seiner Ankunft, ein Ergänzungsmanifest, in welches alle die in dem allgemeinen Manifeste ausgelassenen Gegenstände einzutragen sind, ausstellen und dem Sanitätsbureau überreichen. Der Hafenmeister soll jedes Schiff spätestens innerhalb 12 Stunden nach der Ankunft besuchen, um dem Capitain das obige mitzutheilen und ihm ein gedrucktes Formular des Ergänzungs-Manifestes zu überreichen, in welches die in seinem Original-Manifeste ausgelassenen Artikel und Einzelnheiten einzutragen sind.

Nachdem der Capitain dieses unterschrieben hat, muss es dem Sanitätsbureau überreicht werden.

Art. XV. Vor Ueberreichung des Manifestes und des Ergänzungs-Manifestes zur gehörigen Zeit an das Sanitätsbureau kann kein Schiff zur freien Pratique zugelassen werden. Der Sanitätsbeamte, welcher vor dem Empfange der Papiere dem Schiffe die Pratique frei giebt, soll einer Strafe von 50 bis 60 Drachmen unterworfen sein. Wenn der Capitain es versäumen sollte, nachdem er die Aufforderung zeitig genug erhalten hat, die unter Art. XIV und XV verlangten Zollhauspapiere innerhalb der darin benannten Zeit einzuliefern, zieht sich der Oberzollbeamte, welcher unterlässt, im Falle dass weder das Manifest noch das Ergänzungsmanifest die ganze verlangte Auskunft enthält, von dem Capitain die Ausfüllung der Auslassung zu verlangen, eine Strafe von 50 bis 100 Drachm. zu.

Art. XVI. In das Manifest müssen alle im Schiffe befindlichen Güter, diejenigen, welche der Mannschaft oder den Passagieren für eigene Rechnung zugehören nicht ausgenommen, eingetragen werden. Ueber den Proviant und die Schiffsbedürfnisse muss der Capitain zugleich mit dem Manifeste eine besondere Anmerkung machen.

Art. L. Capitaine von Schiffen, welche wegen Unwetter, etc. vor Anker gehen, sind verpflichtet, den Hafenbehörden den Grund ihres Ankerns sogleich bekannt zu machen. Auch sind dieselben verpflichtet, sich nach den Art. XIII. und XIV. über Manifeste zu richten, wenn sie das Landen der Ladung oder einen Theil derselben in den Häfen des Königreichs beschliessen.

Art. LXI. Zur Erleichterung des Handels können Güter von Kaufleuten in den Entrepôts zu Patras, Sydra, Hydra, Nauplia und Piraeus gelagert werden.

Das See-Departement Griechenlands besteht aus 4 Abtheilungen, von denen die Hauptplätze Hydra, Syra, Skiathos und Missolonghi sind. Die erste besteht aus 6 Unter-Abthei-

lungen, nämlich: Hydra und den Häfen Hermione und Egine; Spezzia und den Häfen Gythium, Vateka und Archangel; dem Piraeus und den Häfen von Salomine, Megare und Eleusis; Poros und dem Hafen von Adghestrie; Nauplia und dem Hafen von Asros; und der Unter-Abtheilung von Kranidi. Die Abtheilung Syra umfasst Syra und die Häfen von Naxia, Paros, Zea, Serphos und Cypheros; Santoria und die Häfen von Jo, Anaphe und Amargos; Andros und Carysto; Milo und die Häfen von Siphante, Armole und Polycandre; Mycenia und Tinos. Die dritte Abtheilung Skiathos umfasst Skiathos und die Häfen von Scyros, St. Anna Chaicis, Limnee, Aliveri, Stoura, Calamos und Abtalante; Scopelo und die Häfen von Alonisos und Glossa; Amaliopolis und die Häfen von Stylida, Lithada, Oedipso und Gialtra; und Conmia in Eulia. Die Abtheilung Missolonghi umfasst Missolonghi und die Häfen von Anatoliko, Mytika, Astakos und Voniza; Galaxidi und die Häfen von Voslitza, Dombrena, Distomo und Amphissa; Patras und die Häfen von Navarino, Cyllene, Calamata und Loutraki. Gegenwärtig gehören 1540 Schiffe zur ersten See-Abtheilung, 1200 zur zweiten, 500 zur dritten und 520 zur vierten, in Allem 3820 Schiffe von verschiedener Tragfähigkeit. Die Handelsmarine nahm im Jahre 1846 um 506 Schiffe zu.

Münze. — Seit der Revolution haben die Griechen ein dem Französischen nachgeahmtes Münzsystem eingeführt. Der Phoenix ist eine Silbermünze, welche $^{9}/_{10}$ reines Metall und $^{1}/_{10}$ Zusatz enthalten sollte, in dem Werthe von ungefähr $8^{1}/_{2}$ *d.* Sterling. Die Lepta ist eine Kupfermünze, gleich dem 1000. Theile des Phoenix. Die Silbermünzen sind so sehr verschlechtert, dass selbst die Regierungsbeamten die Annahme derselben verweigert haben.

Gewicht und Maass. — Der Centner enthält 44 Okes oder 132 ℔. 1 Oke = 3 ℔ 36 Unzen oder 400 Drachmen. Das ℔ enthält 6168 englische Gran; folglich sind 100 ℔ = 88 ℔ englischen Gewichts. Das ℔Gewicht, welches man zum Wie-

gen der Seide gebraucht, ist um $\frac{1}{5}$tel schwerer als das Obige und enthält 15 Unzen oder $166\frac{2}{3}$ Drachmen. Ein Sack Corinthen wiegt gewöhnlich 140 ℔ oder ungefähr 123 ℔ englischen Gewichts. Das Maass für Korn ist der Staro, welcher aus 3 Bachels besteht, die $2,_{33}$ englischen Bushels gleich sind. Es giebt 2 Arten Pic oder Aune, von denen die eine 8 % länger als die andere ist. Der grosse Pic, das Maass für Wollwaaren, ist gleich 25 englischen Zollen.

Syra,

eine der Inseln des griechischen Archipelagus, zu der Gruppe, die nördlichen Cycladen genannt, gehörend, hat einen Hafen an der Ostseite der Insel, unter 37° 26′ 30″ nördlicher Breite und 24° 55′ östlicher Länge. Die Bequemlichkeit und Vortrefflichkeit dieses Hafens und dessen centrale Lage haben ihn zu einem bedeutenden Handels-Entrepôt gemacht. Der grösste Theil des Handels, welcher sich ehemals auf Scios concentrirte, hat sich jetzt nach dieser Insel gezogen und dieselbe hat nicht nur zahlreiche Einwanderer von jener Insel, sondern auch von vielen andern Theilen Griechenlands bekommen. Gross-Britannien und die meisten europäischen Mächte haben Consuln in Syra. Es ist auch der Hauptsitz der protestantischen Missionaire der Levante. Schiffe können ohne Lootsen in den Hafen von Syra einlaufen; sollte aber ein Lootse verlangt und das gehörige Signal gegeben werden, so beträgt das Lootsengeld für alle Schiffe, um sie in den Hafen zu bringen, 22 *s.* Sterling.

Abgaben für jedes Schiff, welche im Jahre 1842 festgestellt, sind folgende:

	£	s.	d.		Drachmen.
Wenn ein Lootse verlangt wird . . .	1.	2.	—.	oder	30.
Das Quarantaineboot zum Besuch . .	—.	4.	4.	»	6.
Das Verhör und die Pratique	—.	4.	4.	»	6.
Latus	1.	10.	8.	»	42.

	£	s.	d.	Drachmen.
Transport	1.	10.	8.	oder 42.
Das Schiff vor Anker zu legen	—.	8.	8.	» 12.
Für Aufpassen, pr. Tag	—.	2.	2.	» 3.
Ausclariren	—.	1.	6.	» 2.
Schreiber am Zollhause	—.	4.	4.	» 6.
Lichterschiffe, es sei denn, dass in der Charte-partie es anders bestimmt ist, erhalten von dem Schiffe pr. Tag	—.	4.	4.	» 6.
Arbeitsleute pr. Tag	—.	2.	2.	» 3.
	2.	13.	10.	oder 74.

Cours 29 Drachmen 12 Leptas = 1 £.

Abgaben der griechischen Regierung auf ein Schiff von 200 Tonnen Register:

	Dr.	Lep.
Staats-Abgaben	35 Dr.	46 Lep.
Ausclariren	2 »	— »
Gesundheits-Certificat	12 »	— »
	49 Dr.	46 Lep.

Lichterfracht. — Ein grosses Lichterschiff, das 30 Tonnen führt, bekömmt 8 *s.* 8 *d.*, ein kleines ditto 4 *s.* 4 *d.* Arbeitsleute für das Löschen eines kleinen Lichterschiffs bekommen 4 *s.* 4 *d.*, eines grossen 8 *s.* 8 *d.* Ein kleines mit Eisen beladenes Lichterschiff bekömmt 13 *s.* Arbeitsleute am Bord bekommen 2 *s.* 2 *d.* pr. Tag und für Beköstigung rechnet man 8 *d.* pr. Tag. Arbeitsleute für das Ausladen von Ankern und Ankerketten bekommen jeder 15 *s.* pr. Tag.

Ballast wird an die Schiffsseite gebracht für 2 *s.* 2 *d.* pr. Tonne.

Der Capitain, wenn er sein Schiff in guter Ordnung zu halten wünscht, sollte nicht zugeben, dass das Proviantboot an die Seite lege; macht Eisen einen Theil der Ladung aus, so muss er es in den verschiedenen Parthien von einander getrennt halten, denn wenn sie gemischt sind, muss er die Kosten der Sonderung bezahlen. Der Capitain muss seinen

Steuermann an's Land schicken, um mit den Zollbeamten zugleich zu zählen und grosse Aufmerksamkeit darauf zu verwenden.

Schiffscapitaine müssen sich in Acht nehmen, dass die Ballen nicht im geringsten beschädigt werden, sondern in gutem Zustande sind; denn wenn sie nur beschmutzt oder von den Haken zerrissen werden, so lässt der Kaufmann das Schiff die halbe Fracht bezahlen. Wenn der Schiffscapitain Caffee in Fässern oder Säcken bekömmt, muss er darauf sehen, dass dieselben in gutem Zustande sind, und weil die Absender in England die Connoissemente wegen der Assecuranz von ihm unterzeichnen lassen, so sei er auf seiner Hut und nehme von denselben Absendern ein Certificat. Der Capitain traue ihnen nicht, weil, wenn er hierher kömmt, sie ihn für allen Schaden bezahlen lassen. Derselbe unterzeichne die Connoissemente nicht, wenn er nicht gewiss weiss, dass sie am Bord sind.

Der Capitain sollte immer darauf sehen, wenn er es kann, dass ihm die Frachtgelder in Drachmen zum Wechselcourse bezahlt werden, weil, wenn er seine Bezahlung nicht nach dem Regierungs-Tarife, z. B. das Pfund Sterling zu 28 Drachmen 12 Lepta gerechnet, bekömmt, man ihn einen Wechsel auf 90 Tage dato bezahlen lassen wird, in welchem Falle er ungefähr 1 % an der Fracht verliert. Auf die Frachtgelder rechnet man 2 % Provision.

Wenn der Correspondent die Fracht bezahlt, rechnet er, ausser seiner Provision, Zinsen für 20 Tage auf den Belauf, weil der Empfänger der besagten Güter den Correspondenten vor 20 oder mehreren Tagen nicht bezahlt und wofür er alle Spesen und Kosten zu tragen hat.

Schiffscapitaine sollten sich immer mit einem Gesundheits-Certificate von England nach diesem Hafen versehen, da die Schiffe hier 10 Tage unter Quarantaine zu liegen haben.

Wegen Münze, Gewicht und Maass, siehe: Athen.

Jonische Inseln.

Diese Inseln, nämlich Corfu, Cephalonia, Zante, Santa Maura, Ithaca, Cerigo, Paxo und mehrere kleine Staaten erheben sich unregelmässig aus der Tiefe des adriatischen Meeres. Alle sind Freihäfen, d. h. für die Comsumtion von Lebensmitteln ohne Abgabe. Die Hafenkosten sind wie folgt:

Sanitäts- und Hafenbüreau-Tarife durch die Acte vom 16. Mai 1841 festgesetzt.

Schiffe.	Sanitäts- und Hafen-Kosten.									
	Clarirung, Gesundheits-Certificat, Musterrolle, Ankergeld, etc.		Für den Wiederempfang der Papiere.		Quarantaine ohne Pratique zu nehmen.		Quarantaine, um Pratique zu nehmen, mit Einschluss von Wächter		Bakengeld für jede Clarirung.	
					Per Tag.		Per Tag.			
Nationale.	*s.*	*d.*	*s.*	*d.*	*s.*	*d.*	*s.*	*d.*	*s.*	*d.*
10 Ton. u. darunter	2.	3.	0.	6.	0.	0.	1.	0.	0.	1.
11 bis 25 Tonnen	4.	6.	1.	—.	0.	4.	1.	6.	0.	3.
26 » 50 »	8.	6.	2.	—.	0.	6.	2.	—.	0.	6.
51 » 100 »	14.	—.	4.	—.	0.	8.	2.	6.	0.	9.
101 » 150 »	18.	—.	5.	—.	0.	10.	2.	—.	1.	—.
151 » 200 »	22.	—.	6.	—.	1.	—.	2.	6.	1.	3.
201 » 250 »	25.	9.	6.	6.	1.	3.	3.	—.	1.	6.
251 » 300 »	29.	9.	8.	—.	1.	6.	3.	6.	2.	—.
301 Ton. u. darüber	34.	—.	8.	6.	1.	9.	4.	—.	2.	6.
Fremde										
25 Ton. u. darunter	6.	—.	1.	6.	0.	9.	2.	—.	0.	3.
26 bis 50 Tonnen	10.	—.	2.	6.	1.	—.	2.	6.	0.	6.
51 » 100 »	19.	—.	5.	—.	1.	6.	3.	—.	0.	9.
101 » 150 »	26.	—.	6.	—.	2.	—.	3.	6.	1.	—.
151 » 200 »	31.	1.	6.	6.	2.	3.	4.	—.	1.	3.
201 » 250 »	35.	—.	7.	—.	2.	6.	4.	6.	1.	6.
251 » 300 »	39.	3.	7.	6.	3.	—.	5.	—.	2.	—.
301 Ton. u. darüber	44.	—.	9.	—.	3.	6.	5.	6.	2.	6.

Individuen, welche Quarantaine in abgesonderten Zimmern halten, zahlen jedes 1 *s.* 6 *d.* pr. Tag; desgleichen erhalten Wächter für jedes Zimmer jeder 2 *s.* 6 *d.*; desgleichen im gewöhnlichen Lazaretto jeder 1 *s.* 3 *d.*

Passagiere, welche sich einschiffen, jeder 1 *s.*

Eingeborne Arbeiter und Seeleute, welche innerhalb 12 Monate von dem Tage ihrer Abreise zurückkehren und Quarantaine in dem Lazaretto halten, zahlen jeder für die ganze Zeit 2 *s.* 2½*d.* Wächter bekommen 2 *s.* 6 *d.* pr. Tag und pr. Stunde 6 *d.* Reiniger bekommen 2 *s.* 6 *d.* pr. Tag. Gereinigte Kaufmannsgüter, etc. zahlen 1 % ad valorem.

Tarif von Schiffen, Licenzen, etc., nach der Acte vom 17. Juni 1837 festgesetzt.

Art der Schiffe.	Registrirung des Capitains, des Führers oder Taklers.	Neue Licenzen.	Erneuerung der Licenzen pr. Jahr.
25 Ton. u. darüber	4 *s.* 4 *d.*	26 *s.* — *d.*	6 *s.* 6 *d.*
26 bis 50 Tonnen	6 » 6 »	34 » 8 »	8 » 8 »
51 » 100 »	8 » 8 »	47 » 8 »	13 » — »
101 » 150 »	10 » 10 »	56 » 4 »	14 » 6 »
151 » 200 »	13 » — »	65 » — »	16 » — »
201 Ton. u. darüber	17 » 4 »	69 » 4 »	17 » 4 »

Tarif der Hafenabgaben zu St. Maura, wie er nach der Parlamentsacte vom 18. April 1820 festgestellt ist.

	Jonische Besitzungen, diejenigen von St. Maura ausgenommen.		Alle andern Schiffe.	
	Beladen.	Unbeladen.	Beladen.	Unbeladen
Böte, welche durch den Canal fahren, zahlen wie folgt:				
Unter 5 Tonnen	4 *s.* 4 *d.*	2 *s.* 2 *d.*	6 *s.* 6 *d.*	3 *s.* 3 *d.*
Von 5 bis 10 T.	6 » 6 »	3 » 3 »	8 » 8 »	4 » 4 »

Schiffe, welche vermittelst kleiner Böte löschen, zahlen 4¾ *d.* pr. Bootsladung.

Nationale Fischer-, Küsten- und Fährböte sind, wenn sie an den Küsten der resp. Inseln, den sie gehören, fahren, von allen Sanitäts- und Hafenabgaben frei.

Fremde Fischerböte sind von allen Hafenabgaben frei und zahlen nur die Hälfte der Sanitätsabgaben, wenn sie an den Küsten der resp. Inseln, an die sie gewiesen sind, fahren.

Schiffe, welche in jonischen Häfen oder auf den Rheden ankern ohne Güter ein- oder auszuladen, sind nicht den Sanitäts- oder Hafenabgaben unterworfen. Proviant zum Schiffsgebrauch wird nicht als Kaufmannsgut betrachtet.

Kinder unter 10 Jahren und Unterthanen der jonischen Inseln sind, auf Vorzeigen eines Armuths-Certificats von den Quarantaineabgaben in dem Lazaretto frei.

Münze. — Man rechnet hier wie in Gross-Britannien. Spanische Dollars sowohl wie britische Münze sind im allgemeinen Umlaufe.

Gewicht und Maass. — 7000 Gran Apothekergewicht = 1 Libbra grossa oder Pfund = 1 ℔ englischen Gewichts; 100 ℔ = 1 Talento. Die britische Yard und Gallone sind hier im Gebrauche. Das Chilo, Getreidemaass = 8 Gallonen oder 64 Duotoli, und das jonische Fass = 16 Gallonen oder 128 Duotoli.

Malta,

eine im Mittelländischen Meere den Engländern gehörende Insel, liegt beinahe dem südlichen Ende der Insel Sicilien gegenüber, von welcher sie ungefähr 54 Meilen entfernt ist. Valetta die Hauptstadt liegt auf der Nordküste der Insel, und der Leuchtthurm auf dem Castelle St. Elmo, unter 35° 54′ 6″ nördlicher Breite und 14° 31′ 10″ östlicher Länge. Valetta hat einen zwiefachen Hafen, der einer der schönsten der Welt ist. Die Stadt ist auf einer schmalen Landzunge erbauet, an derem äussersten Ende das Castell und der Leuchtthurm von St. Elmo liegt und hat auf jeder Seite derselben einen vortrefflichen Hafen, von denen der auf der südöstlichen Seite, der grosse Hafen genannt, am meisten besucht wird. Der Eingang zu demselben ist ungefähr 250 Faden breit, hat auf der

einen Seite die furchtbaren Batterien von St. Elmo und auf der andern die des Forts Riccazoli. Beim Einlaufen in demselben sollte man nicht innerhalb 50 bis 60 Faden von dem ersteren kommen, wegen eines Riffes, welches von demselben hervorragt; aber im übrigen Theile des Canals sind 10 bis 12 Faden Wasser. Der Hafen, welcher ungefähr 1¾ Meile landeinwärts läuft, hat tiefes Wasser und überall vortrefflichen Ankergrund; die grössten Kriegsschiffe können dicht bis an die Kaien kommen. Port Marsamusceit auf der nordwestlichen Seite der Stadt ist auch ein guter Hafen. Der Eingang zu demselben, ungefähr eben so breit als der zum grossen Hafen, ist zwischen St. Elmo und Fort Tigne. In der Mitte des Bassins liegt eine Insel, auf welcher zur Bequemlichkeit der Quarantaine haltenden Schiffe, von denen der Hafen hauptsächlich besucht wird, ein Castell und ein Lazaretto erbauet sind. Wegen des schmalen Eingangs und der gewöhnlichen Veränderlichkeit des Windes nehmen gewöhnlich die meisten nach Valetta bestimmten Schiffe vor dem Einlaufen in den Hafen einen Lootsen.

Tonnengeld. — Schiffe, welche auf der Insel Kaufmannsgüter ausladen, müssen bei der Ausclarirung für jede Tonne oder irgend einen Theil derselben bezahlen 0 *s.* 6 *d.*
für jedes Certificat mit einem Amtssiegel 2 » 6 »
» jeden Bogen eines gedruckten Amtsformulars . 0 » 2 »

Schiffe unter Quarantaine.

1) Schiffe, welche auf Quarantaine eingetragen sind, bezahlen für jeden Tag ihres Aufenthalts im Hafen wie folgt:

Schiffe nicht über 25 Tonnen	0 *s.*	6 *d.*
» von 26 bis 50 »	1 »	— »
» » 51 » 100 »	1 »	6 »
» » 101 » 150 »	2 »	— »
» » 151 » 200 »	2 »	6 »
» » 201 » 250 »	2 »	9 »
» » 251 Tonnen und darüber	3 »	— »

2) Schiffe jeder Grösse, welche unter Quarantaine segeln, nachdem sie dieselben angetreten haben, bezahlen nach den obigen Ansätzen, aber in keinem Falle mehr als 2 *s*. pr. Tag für den Rest des Quarantaine-Termins.

3) Schiffe, welche der Quarantaine unterworfen, und dieselbe nicht angetreten haben, bezahlen für jeden Tag ihres Aufenthalts im Hafen 2 *s*.

4) Schiffe, welche durch schlechtes Wetter in den grossen Hafen einzulaufen genöthigt sind, bezahlen, so lange sie in demselben bleiben, eine Zulage von 3 *s*. pr. Tag für jedes Wachtboot, welches der Quarantaine-Oberaufseher über sie als Wache zu stellen für nöthig halten möge.

Jedes unter Quarantaine ohne hinreichenden Grund in den grossen Hafen einlaufende Schiff verfällt in eine Strafe von 200 Dollars, welche durch den 2ten Artikel der Proclamation vom 12. October 1820 verhängt worden ist.

5) Schiffe, an deren Bord ansteckende Krankheiten sind, bezahlen eine Extra-Summe zu den gewöhnlichen Ansätzen nach Verhältniss der dadurch verursachten Kosten, die aber in keinem Falle 20 *s*. pr. Tag übersteigen dürfen.

Die zur Reinigung in das Lazaretto gebrachten Effecten tragen einen verhältnissmässigen Theil der wirklich dadurch verursachten Kosten, welche gegenwärtig bei gewöhnlichen Fällen für jeden Wächter 2 *s*. 6 *d*. und für jeden Arbeiter 1 *s*. 8 *d*. pr. Tag betragen, deren Anstellung für nöthig gehalten werden kann.

Für das in das Lazaretto gelieferte Vieh zahlt man pr. Stück wie folgt:

Pferde, Maulesel oder Esel	3 *s*.
Rind oder andere Thiere der Art	2 »
Schafe, Ziegen, Schweine oder andere Thiere der Art	1 »

Im Lazaretto Quarantaine haltende Personen zahlen für jeden bei ihnen angestellten Wächter 2 *s*. 6 *d*. pr. Tag, aber keine einzelne Person zahlt mehr als 1 *s*. 3 *d*. pr. Tag.

Für jedes unter Amtssiegel ausgestellte Document zahlt man 2 *s*. 6 *d*.

Die centrale Lage, der vortreffliche Hafen und die grosse Stärke der Insel Malta machen dieselbe zu einer herrlichen Marine-Station für die Ausbesserung und Bequemlichkeit der das mittelländische Meer besuchenden Kriegs- und Kauffahrteischiffe und ihren Besitz zu einer wesentlichen Wichtigkeit für das britische Reich. Seitdem die auf Malta gebaueten Schiffe auf demselben Fusse wie die in Grossbritannien gebaueten in die Häfen des vereinigten Königreichs zugelassen wurden, hat der Schiffsbau auf der Insel sich wesentlich gehoben. Die Malteser Schiffszimmerleute sind fleissige gewandte Arbeiter, und da ihr Lohn mässig ist, so ist der Ort zum Kielholen sehr günstig. Wegen Mangel eines Dry Dock müssen alle Schiffe über die Grösse einer Kriegs-Schaluppe, deren Boden untersucht zu werden erforderlich ist, zu diesem Zwecke nach England kommen. Diesem Mangel sollte sicherlich abgeholfen werden.

Die Quarantaine wird zu Malta streng eingehalten, aber zur Abhaltung derselben ist jede Erleichterung getroffen und die Unkosten sind dort geringer als in irgend einem anderen Hafen des mittelländischen Meeres.

Malta ist jetzt der Mittelpunkt einer sehr ausgedehnten Dampf-Packet-Schifffahrt; die Dampfer von England nach den jonischen Inseln, Constantinopel, Alexandrien und anderen Häfen in der Levante laufen hier an. Die französischen Dampfer von diesen Häfen halten gewöhnlich Quarantaine zu Malta.

Münze. — Im Jahre 1825 wurde britische Silbermünze auf Malta eingeführt; der spanische Dollar, zu einer gesetzlichen Münze gemacht, wird zu 4 *s*. 4 *d*. angenommen, der sicilianische Dollar zu 4 *s*. 2 *d*. und der Scudo von Malta zu 1 *s*. 8 *d*.

Gewicht und Maass. — Das Pfund oder Rottolo, ein Handelsgewicht, = 30 Oncie; 100 Rottoli (der Cantaro) =

174½ ℔ englisch. Kaufleute rechnen gewöhnlich den Cantaro zu 175 ℔. Die Salma Korn, gestrichenes Maass = $8,_{221}$ Winchester Bushels; für gehäuftes Maass rechnet man 16 % mehr. Das Caffiso oder Oelmaass enthält 5½ engl. Gallonen. Die Tonne oder Barrel ist das Doppelte des Caffiso. Der Malteser Fuss = $11^1/_6$ engl. Zoll. Die Canna = 8 Palmi = $8,_{19}$ engl. Zoll. Kaufleute verwandeln gewöhnlich das Maass zu Malta in englisches nach Verhältniss von 3½ Palmi zu 1 Yard, oder $^2/_{27}$tel Yards zu 1 Canna.

Argostoli (Cephalonia).

Der Hafen, oder vielmehr Golf von Argostoli in Cephalonia, liegt an der Südwestseite der Insel. Cap Aji, welches das südwestlichste Ende derselben bildet, liegt unter 38° 8′ 40″ nördl. Breite und 20° 23′ 30″ östl. Länge. Cap San Nicolo, welches das andere Ende bildet, ist ungefähr 4¾ Meilen von Cap Aji entfernt; zwischen ihnen, ungefähr 1½ Meilen von dem letzteren, liegt die kleine Insel Guardiana, auf welcher ein Leuchtthurm steht. Von dieser Insel zieht sich der Golf 7 bis 8 Meilen N. ½ W. in das Land hinein. Die Stadt Argostoli liegt an der Westseite eines Hafens, an der Ostseite des Golfs, von der Landspitze Statura gebildet. Die Lage der Stadt ist niedrig und etwas ungesund. Ihr Ansehen und die Polizei, besonders die letztere, sind seit der Besitznahme durch die Engländer sehr verbessert worden. In den meisten Theilen des Golfs ist das Wasser tief und der Ankergrund gut. Die beste Einfahrt ist zwischen Cap St. Nicolo und Cap Guardiana, wenn man etwas über 1 Meile östlich von letzterm hält, wegen eines Riffs, welches sich fast auf derselben Entfernung davon nach NO. und SW. erstreckt.

Hafenkosten, Münze, Gewicht und Maass, siehe die jonischen Inseln.

Constantinopel,
eine berühmte Stadt im südöstlichen Europa, ehemals Hauptstadt des morgenländischen, wie sie noch die des türkischen Reichs ist, liegt auf einer dreieckigen Landspitze, auf der europäischen Seite des Marmara-Meeres (Propontis), an der Stelle, wo es sich mit dem Bosphorus oder dem Canal, welcher nach dem schwarzen Meere führt, vereinigt, unter 41° 0, 12″ nördlicher Breite und 28° 59′ 2″ östlicher Länge. Die Lage dieser berühmten Stadt ist in commercieller Beziehung einer der schönsten, welche man sich denken kann. Da sie an der schmalen Meerenge liegt, welche das mittelländische mit dem schwarzen Meere verbindet, so gebietet sie zugleich über den Handel zwischen denselben und ist das Entrepôt dafür. Der Hafen ist höchst vortrefflich. Derselbe besteht aus einem grossen Busen oder Arm der See, welcher sich längs der Nordostseite der Stadt hinzieht und sie von den Vorstädten Galata und Pera trennt. Er hat hinreichende Wassertiefe für die grössten Schiffe und kann über 1000 Schiffe bequem aufnehmen. Der starke Strom, welcher durch den Bosphorus in das Marmara-Meer geht, schlägt gegen die Spitze des Serails. Da nun in Folge davon ein Theil des Wassers sich in den Hafen drängt, so fliesst es längs der nordwestlichen und südwestlichen Seite desselben fort, bis es an das äusserste Ende desselben kömmt und an der entgegengesetzten Seite abfliesst. In der Mitte bleibt das Wasser ruhig. Wenn man den Hafen verlässt, so ist es nothwendig nach der Nordseite hinüber zu holen, denn sonst möchte das Schiff von dem Strom ergriffen und gegen die Spitze des Serails getrieben werden. Es mag jedoch der Mühe werth sein zu bemerken, dass, ungeachtet dieser Unbequemlichkeit, der Strom für die Stadt von bedeutendem Vortheil ist, dadurch, dass er den Hafen reinigt und den Schmutz und Ballast, wodurch er sonst längst verstopft worden wäre, fortführt. Die Entfernung von der Spitze des Serails nach der gegenüberliegenden Vorstadt Scutari,

an der asiatischen Küste, beträgt etwas über eine engl. Meile. Kaum $\frac{1}{4}$ engl. Meile von letzterer entfernt befindet sich eine kleine Felseninsel, auf welcher ein Thurm und Leuchtthurm steht, der unter den Namen Leander-Thurm bekannt ist. Ausländer wohnen in Galata, Pera und in den Vorstädten auf der östlichen Seite des Hafens, wo folglich der Haupthandel des Platzes getrieben wird. Die Kaien sind gut und die Schiffe liegen dicht an der Seite derselben.

Der Bosphorus oder Canal von Constantinopel läuft ungefähr 15 Meilen in der Richtung von NO. zu Nord, dessen Breite von $1\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Meile wechselt. In dem ganzen Canal ist das Wasser sehr tief, der Strom ist aber so reissend, dass ein starker Wind erforderlich ist, um ihn zu überwinden. Der Hellespont, oder die Meerenge der Dardanellen, durch welche man aus dem Archipelagus in das Marmara-Meer kommt, ist ungefähr 13 Meilen lang. Die Richtung ist beinahe Nordost. Da, wo sie am schmalsten ist, ist sie wenig über 1 Meile breit. Auch hier ist der Strom stark und das Wasser überall tief. Schiffscapitaine, welche diesen Hafen besuchen, sagen, dass bei den Lootsen-Verordnungen für das schwarze Meer und besonders bei denen für die Donau eine Verbesserung sehr Noth thäte.

Um die Fahrt der Kauffahrteischiffe durch den Bosphorus zu erleichtern, hat die Regierung beschlossen Dampfschlepper anzuordnen, und wegen der Maschinerie für zwei schöne Dampfschiffe von England ist ein Contract mit einem hiesigen Handlungshause bereits abgeschlossen worden. Dies wird eine grosse Erleichterung für den Handel sein. Gegenwärtig bringen zwei französische Dampffregatten alle nach Frankreich bestimmten Schiffe durch die Meerenge, und die Regierung zieht ein langes Gesicht dabei, da sie leicht und ohne Unbequemlichkeit ein halbes Dutzend Dampfschiffe zu derselben Arbeit liefern könnte.

Hafenkosten. — Dieselben sind auf englische Schiffe in allen Häfen des ottomanischen Reichs vertragsmässig auf

300 Asper, weder mehr noch weniger, oder ungefähr 10 Pence Sterling festgesetzt.

Münze. — Man rechnet hier nach Piaster zu 40 Paras oder 120 Asper. Die türkische Münze ist so sehr gesunken, dass der Piaster, welcher noch vor wenigen Jahren 2 Schilling Sterling war, jetzt nicht mehr als 4 Pence gilt. Ein Beutel Silber (Kefer) = 500 Piastern, und ein Beutel Gold (Kitze) = 30,000 Piastern.

Gewicht und Maass. — Die Handelsgewichte sind: 176 Drachmen = 1 Rottolo; $2,_{272}$ Rottoli = 1 Oka; 6 Okas = 1 Batman; $7^{1}/_{3}$ Batmans = 1 Quintal oder Cantaro = $124,_{457}$ oder beinahe $124^{1}/_{2}$ ℔ englisches Gewicht. Korn misst man mit dem Kisloz oder Killow = $0,_{941}$ eines Winchester Bushels; $8^{1}/_{2}$ Kisloz = 1 Quarter; 1 Fortin = 4 Kisloz. Oel und andere flüssige Sachen verkauft man nach der Alma oder Meter = 1 Gallon 3 Pinten englisches Weinmaass. Die Alma Oel sollte 8 Okas wiegen.

Mytilene,

eine Insel der Türkei, in Asien, im ägäischen Meere, der Küste von Klein-Asien gegenüber, im Norden des Eingangs zum Golfe von Smyrna. Sie ist ungefähr 33 Meilen lang von Osten nach Westen, und ungefähr 26 Meilen breit. Die Meerenge, durch welche sie von dem Festlande getrennt wird, ist von 7 bis 10 Meilen breit. Sie hat zwei der schönsten Häfen von der Welt, den Hafen Jero oder Olivier und den Hafen Caloni. Der erstere hat eine schmale Einfahrt bei seinem Südost-Winkel, aber das Wasser ist tief und dehnt sich weiter hinein zu einem schönen Bassin aus, welches die grössten Flotten aufnehmen kann. Der Hafen von Caloni, an der Südseite der Insel, ist ein dem letztbenannten ähnliches Bassin, aber von grösserem Umfange, welches in der That fast die Insel durchschneidet; es hat überall tiefes Wasser, aber da die Einfahrt in dasselbe nur eng ist, wird es nur wenig benutzt.

Ein ungeheures Steinkohlen-Lager ist kürzlich auf der Insel Mytilene zufällig entdeckt worden. Mehrere Dampfschiff-Capitaine im Dienste des Sultans haben die Steinkohlen untersucht und finden sie vortrefflich, ganz gleich der allgemeinen Qualität der welschen Steinkohlen, obgleich sie im Ansehen davon verschieden sind, weil sie eine Aehnlichkeit mit den Holzkohlen haben.

Keine Lootsen werden hier verlangt; die einzige Abgabe bei den Häfen der Insel ist 10 *d.* Ankergeld.

Münze, Gewicht und Maass; dieselben wie zu Athen und Constantinopel.

St. Orphano in der europäischen Türkei, am Golfe von Contessa.

Orphano liegt an der Mündung des Flusses Strymon. Hier sind keine Hafenkosten; keine Lootsen werden an diesem Platze verlangt.

Für ein Gesundheits-Certificat wird nur 1 Dollar bezahlt. Schiffe ankern in 6 Faden Tiefe auf einer Kabeltaues Länge vom Strande.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Constantinopel.

Salonik,

eine grosse Stadt und ein grosser Seehafen in der europäischen Türkei, am Nordost-Ende des gleichnamigen Golfs, unter 40° 38′ 47″ nördlicher Breite und 22° 57′ 13″ östlicher Länge. Salonik hat keinen Hafen, aber einen vortrefflichen Ankerplatz auf der Rhede, der Stadt gegenüber; der Zugang zu derselben ist keinesweges schwierig. Lootsen jedoch werden meistens genommen, und einige von ihnen sehen immer nach der Ankunft von Schiffen aus.

Münze. — Man rechnet hier nach Piastern zu 40 Paras oder 120 Asper. Die Münzen sind hier dieselben wie zu Constantinopel.

Die Gewichte sind dieselben wie zu Smyrna, ausgenommen dass die Kisloz oder Kornmaass zu Salonik = 378 Kisloz zu Smyrna sind.

Smyrna,

grosse Stadt und grosser Seehafen in der asiatischen Türkei, an der Westseite von Kleinasien, unter 33° 25′ 36″ nördlicher Breite und 27° 6′ 45″ östlicher Länge, liegt am Ende eines tiefen Golfs, zu dem der Eingang zwischen der Insel Mytilene im Norden und dem Cap Carabourun unter 38° 41′ 30″ nördlicher Breite und 26° 21′ östlicher Länge im Süden liegt. Die Einfahrt zwischen dem Jacob Castelle im Süden und der gegenüber liegenden Sandbank ist eng, aber es finden sich dort 9 bis 10 Faden Wasser mit einem blauen Lehmgrund. Kauffahrteischiffe ankern in 7 bis 8 Faden Tiefe der Stadt gegenüber, das Wasser aber ist so tief, dass sie dicht an die Kaien kommen können. Der Seewind weht von Morgen bis zum Abend und die Schiffe, welche nach der Stadt hinauffahren, warten immer darauf. Hier ist vortrefflicher Ankergrund in den mehrsten Theilen des Golfs, und man braucht nur die Untiefen an der Nordseite zu vermeiden.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 196 Tonnen, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

	£	s.	d.
Ankergeld 3 Piaster, gleich	—	—	10
Hospitalgeld à 3 *d.* pr. Tonne	2	9	—
Gesundheits-Certificat 2 spanische Dollars, à 4 *s.* 2 *d.*	—	8	4
	2 £	18 *s.*	2 *d.*

Schiffe, welche nach Smyrna segeln, brauchen keinen Lootsen. Ballast kann auf der Rhede, wo die Schiffe laden, über Bord geworfen werden.

Schiffe mit allgemeiner Ladung können an die Seite des Zollhaus-Kai, um zu löschen, legen, aber sie müssen wieder abholen, wenn es zu wehen anfängt.

Münze. — Man rechnet hier nach Piastern zu 40 Paras oder Medini. Der Werth des Piasters schwankt nach dem Course und ist sehr gesunken; gegenwärtig gilt er ungefähr 2 *d.*, da der Cours 119 oder $119\frac{1}{2}$ Piaster pr. 1 £ Sterl. ist.

Gewicht und Maass. — Der Oka ist das vorzüglichste Handelsgewicht; es ist gleich 2 ℔ 13 Unzen 5 Drachmen englisches Gewicht; 45 Okas = 1 Quintal = 100 Rottolas = $127,_{48}$ englisch. Der Quintal von Constantinopel hat nur 44 Okas. Eine Teffee Seide = $4\frac{3}{8}$ ℔ englisch. Eine Cheky Opium = $1\frac{5}{8}$ ℔; eine Cheky Ziegenwolle = $5\frac{5}{8}$ ℔. Korn wird mit dem Kisloz = $1,_{456}$ Winchester Bushel gemessen. Die Pic, oder Länge-Maass = 27 englische Zoll. Die türkischen Gewichte verhalten sich im Allgemeinen in England wie folgt: 1 Quintal = 117 bis 124 ℔, 1 Oka = $2\frac{1}{2}$ bis $2,_{79}$ ℔, 1 Cheky Ziegenwolle = 5 bis $5\frac{1}{2}$ ℔, 18 Quintal Oel = 1 Tun, 1 Cheky Opium = $1\frac{1}{2}$ bis $1\frac{5}{6}$ ℔, 1 Teffee = 4 ℔, $6\frac{1}{2}$ Metuals = 1 Unze Apothekergewicht, 9 Drachmen = 1 Unze, 1 Pic = 27 Zoll. Die englischen Gewichte zu Smyrna verhalten sich im Allgemeinen wie folgt: 126 ℔ = 1 Quintal zu 45 Okas, 112 ℔ = 40 Okas, $2,_{79}$ ℔ = 1 Oka.

Marocco und dessen Häfen.

Mogador, am atlantischen Meere, hat einen guten Hafen für Schiffe von 150 Tonnen.

Rabut hat einen Hafen, der, ausgenommen bei starken westlichen Winden, guten Schutz gewährt.

El-Araiche, dessen Hafen nur Schiffe von 100 Tonnen zulässt, wird durch Batterien vertheidigt, aber grosse Schiffe ankern auf der Rhede.

Darbeidah ist eine kleine Stadt, in deren Bay guter Ankergrund ist.

Saffee ist ein Hafen, der, mit Ausnahme während des Winters, wo er starken Stürmen vom Westen ausgesetzt ist, guten Schutz gewährt.

Tangier, in der Strasse von Gibraltar, hat, wenn auch ein höchst günstig liegender Hafen, doch wenig Handel.

Tetuan ist eine grosse Stadt von 20000 Einwohnern und liegt ungefähr eine Seemeile weit von ihrem Hafen, welcher klein ist. Die Rhede hat guten Ankergrund für grosse Schiffe und der Handel der Stadt mit England ist beträchtlich.

Die Einfuhr-Abgaben werden zuweilen willkührlich erhöhet und öfters durch Bestechung erhoben; allein 10 % vom Werthe ist der allgemeine Ansatz des Einfuhr-Zolls. Der Werth wird jedoch oft vermittelst Bestechungen oder auf sonstige Weise zu gering angegeben.

Bei Verkäufen rechnet man 2½ % Provision; die Unkosten für das Landen der Güter etc. belaufen sich auf ungefähr 1 *s* 8 *d* pr. Colli. Aber Unkosten und Abgaben, besonders die Ausfuhr-Zölle, werden in diesem barbarischen, doch von Natur reichen Lande, alle willkührlich berechnet und auferlegt.

In den Häfen von Marocco besteht kein festes Anker- oder Hafengeld. Die Summe wird von den Zollbeamten bestimmt. Der hohe oder niedrige Ansatz hängt von der guten oder üblen Laune, in welcher der Zollbeamte zufällig sich befindet, ab, oder von dem guten oder schlechten Vernehmen, welches zwischen dem Consul oder fremden Agenten und dem Zollbeamten stattfindet. Eine Brig bezahlt eine Summe von 18 bis 27 harten Piastern = 3 £ 15 *s.* bis 5 £ 15 *s.* 6 *d.*

Wenn ein Kauffahrteischiff die Anker fallen lässt, um den geringsten Artikel seiner Ladung zu landen oder um Proviant einzunehmen, so wird zuweilen das Ankergeld nicht verlangt; zu andern Zeiten wird das Ganze oder sonst nur die Hälfte des Zolls verlangt, was ganz von der Grille des Zolleinnehmers abhängt. Diese Nichtfestsetzung der Abgaben ist ein Hinderniss bei unseren Capitulationen mit Marocco.

Bemerkung. — Die in diesem Tarife bemerkten Zahlen zeigen das Verhältniss mit den französischen hiernach erwähnten.

Pfund oder Rottolo	Zu Mogador	0,538 Kilogr.
	In den andern Häfen	0,504 »
Quintal.	Zu Mogador	53,818 »
	In den andern Häfen	50,453 »

Ein harter Piaster oder Silber-Dollar, bestehend aus 16 Unzen, gilt 5 Franken 25 Centimen oder 4 *s.* 2 *d.* Sterling.

Tunis und dessen Häfen.

Tunis zählt 120000 Einwohner, unter denen 30000 Juden sein sollen, 1500 Christen und die übrigen Mahomedaner sind. Der Hafen, an einem Salzsee, steht durch einen Canal oder eine Strasse mit der See in Verbindung. Grosse Schiffe liegen auf der Rhede oder in der Bay; der Ankergrund ist hier vortrefflich.

Bizerta hat mehr eine Rhede als einen Hafen, der allen Winden von NO. bis nach SO. ausgesetzt ist. Der Ankergrund ist gut.

Farina ist ein kleiner zwischen Bizerta und Tunis liegender Hafen, in dessen Nähe bedeutende Salzwerke sind.

Hamamet hat 8000 Einwohner und eine ziemlich sichere Rhede mit gutem Ankergrund.

Susa ist ein kleiner Golf, in welchen die grössten Schiffe einlaufen können. Derselbe ist der Gewalt der östlichen Winde ausgesetzt.

Monaster, Sfax und Gerbis sind die andern Häfen.

Hafenkosten in den Häfen von Tunis. (1)

	Tunis.		Susa und Monaster		Sfax und Gerbis.	
	Piaster.		Piaster.		Piaster.	
	P.	Cbes.	P.	Cbes.	P.	Cbes.
Ankergeld (2)	10.	8.	4.	4.	4.	4.
Taxe des Hafencapitains .	—.	—.	1.	—.	1.	4.
Taxe des Wassers (3) . .	5.	—.	—.	8.	—.	—.
Odabaschi-Taxe (4) . . .	2.	10.	—.	—.	—.	—.
Zusammen (5)	18.	2.	5.	12.	5.	8.

(1) Diese Abgaben sind für alle Schiffe die nämlichen, ohne Bezug auf ihr Tonnengehalt, der Zahl der Masten und ihres Tiefgangs.

(2) Diese 10 Piaster 8 Caroubes werden nur einmal bei der Ankunft englischer, französischer und sardinischer Schiffe erhoben. Spanische, neapolitanische, österreichische und selbst tunesische Schiffe zahlen bei der Ankunft, wenn das Schiff eine volle Ladung, oder nur einen Theil derselben führt, 17 Piaster 8 Caroubes Ankergeld und dieselbe in demselben Falle bei der Abfahrt. Schiffe mit Ballast werden mit keinen Abgaben belegt.

(3) Diese Abgabe beträgt für jeden Matrosen 8 Caroubes. Dieselbe ist für 10 Mann berechnet und wird immer erhoben, ob das Schiff Wasser einnimmt oder nicht.

(4) Die Odabaschi-Abgabe ist für den Beamten, welcher das Gesundheits-Certificat ausstellt.

(5) Ausser den festgesetzten giebt es noch zufällige Abgaben am Hafen von Tunis.

1) Alle Schiffe, welche in den Goulitt-Canal einlaufen, um auszubessern oder zu irgend einem andern Zwecke, sind der Einfahrts- und Abfahrtsabgabe von 20 Piastern unterworfen; ausserdem werden noch 5 Piaster täglich, wenn das Schiff über 50 Tonnen Tragfähigkeit hat, hingegen nur 2 Piaster 8 Caroubes, wenn es weniger Tonnengehalt hat, erhoben.

2) Ein Schiff, welches Ballast vom Lande einnimmt, wird mit einer Abgabe von 15 Piastern belegt.

3) Auf jedes Schiff, welches sich auf der Rhede wegen der schlechten Beschaffenheit seiner Ankertaue oder aus irgend einem andern Grunde für unsicher hält und unter Schutz des Hafendamms von Goletta zu kommen wünscht, wird eine Abgabe von 12 Caroubes pr. Tonne, so lange es dort bleibt, gelegt, bleibt es aber über 6 Monate dort, so wird die Abgabe erneuert. Ausser diesen 12 Caroubes pr. Tonne bekömmt der Hafencapitain in Allem 3 Piaster.

Dieses Ankergeld wird nicht auferlegt, wenn der Capitain durch das gewöhnliche Register — Teskeret — beweisen kann, dass er es schon in einem der Häfen der Regentschaft bezahlt hat. Alle Nationen mit Ausnahme von England, Frankreich und Sardinien bezahlen 16 Piaster anstatt 4 Piaster 4 Caroubes in den Häfen von Susa und Monaster und 12 Piaster in Sfax und Gerbis.

Schiffe wegen Unwetters in den Hafen getrieben, sind weder bei ihrer Ankunft noch Abfahrt einem Ankergelde unterworfen, ausgenommen wenn Handelsgeschäfte gemacht werden. Diese Abgabe wird nicht verlangt, wenn dieselbe in irgend einem andern Hafen der Regentschaft bezahlt worden ist.

Küstenhandel. — Derselbe ist allen fremden Schiffen ohne Bezahlung irgend einer andern Abgabe, als die in dem regelmässigen Tarife angegebene, gestattet.

Quarantaine. — Die Quarantaine-Abgabe ist eingetheilt wie folgt: Quarantaine der Beobachtung auf 10 Tage festgesetzt, gilt nur für 7 bis 8 Tage, aber man bezahlt für alle; aus irgend einem Hafen des Mittelländischen Meeres kommenden Schiffe 5 Piaster pr. Tag.

Quarantaine-Unkosten à 12½ *d.* pr. Piaster.

Hafen von Tunis.

	P.	C.	
Zu 5 Piaster pr. Tag	50.	—	
Sanitäts-Taxe	20.	—.	
Quarantaine-Boot	10.	—.	102. 8. = 5 £ 4 *s.* - *d.*
Purificationen und Arzeneien	12.	8.	
Faro-Bakengeld	10.	—.	
Quarantaine von 20 Tagen auf Schiffe von der Levante . .	100.	—	
Sanitäts-Wache à 2½ Piaster pr. Tag	50.	—	
Quarantaine-Boot	10.	—	202. 8 = 9 £ 15 *s.* 8 *d.*
Purification nnd Arzeneien . .	12.	8	
Sanitäts-Taxe	20.	—	
Faro-Bakengeld	10.	—	
Quarantaine von 25 Tagen			240. - = 11 £ 10 *s.* 4 *d*
Ditto » 30 »			277. 8 = 13 » 6 » 8 »
Ditto » 40 »			352. 8 = 16 » 18 » 4 »

Häfen von Susa und Monaster.

	P.	C.	
Quarantaine von 10 Tagen . .	92.	8	
Sanitäts-Wache	10.	—	112. 8 = 5 £ 10 *s.* 6 *d.*
Inhaber des Sanitäts-Patents zu Tunis	10.	—	
Allgemeine Quarantaine für die aus der Levante ankommenden Schiffe	317.	8	352. 8 = 16 £ 18 *s.* 6 *d.*
Sanitäts-Wache	25.	—	
Inhaber des Sanitäts-Patents .	10.	—	

Häfen von Sfax und Gerbis.

	P.	C.	
Quarantaine von 10 Tagen . .	92.	8	
Sanitäts-Wache	10.	—	120. 8 = 5 £ 15 *s.* 6 *d.*
Inhaber des Sanitäts-Patents zu Tunis	18.	—	

Allgemeine Quarantaine für die aus der Levante ankommenden Schiffe	P. C. 317.—	360.—=14£ 8s. 4d.
Sanitäts-Wache	25.—	
Inhaber des Patents	18.—	

Keine Unterscheidung der Abgabe, ob das Schiff ein nationales oder fremdes, findet Statt.

Münze Gewicht und Maass. — Der Piaster war gewöhnlich auf 12½ bis 13 *d.* geschätzt, aber der gegenwärtige gesunkene Werth ist 7½ *d*; derselbe wird in 16 Caroubes getheilt. Der Cantaro von 100 ℔ = 111½ ℔, englisches Gewicht. Der Kafir = 16 Kewibas = 14, 5 Imperial Bushels. Das Millerloe, ein Maass für flüssige Sachen = 14½ Imperial Gallonen. Die Pic oder Elle, Maass für Tuch, = 26½ Zoll, für Parchend = 18½ Zoll und für Seidenwaaren 24¾ Zoll.

Mocha (Mokka),

der Haupthafen am Rothen Meere, welcher von den Europäern besucht wird, liegt in dem Theile von Arabien, Yemen genannt, ungefähr 40 Meilen nach Norden der Strasse Babel-Mandep, unter 13° 19′ 30″ nördlicher Breite und 43° 20′ östlicher Länge. Die Stadt Mocha liegt am Rande einer trockenen Sandebene und ist zwischen zwei hervorragenden und eine Bay bildenden Landspitzen dicht an der Küste erbauet. Schiffe, welche 10 bis 12 Fuss tief gehen, können ungefähr eine Meile von der Stadt in dieser Bay ankern; aber grosse Schiffe ankern ausserhalb der Bay in 5 bis 7 Faden Wasser auf der Rhede. Bei der Erhebung der Hafenkosten, Geschenke etc. übt man bedeutende Erpressung aus, welche jedoch durch gehörige Festigkeit abgewehrt werden kann. Die Hafenkosten auf Schiffe oder Dreimaster können sich ungefähr auf 400 Mocha Dollars und diejenigen auf Brigs auf ungefähr halb so viel belaufen. Lebensmittel sind reichlich und wohlfeil, aber Wasser ist theuer; denn das in der Nähe

ist seewasserartig und ungesund, und dasjenige, was alle, ausser die ärmsten Leute, zum Trinken gebrauchen, wird von Mosa, ungefähr 20 Meilen weit, hergebracht

Lebensmittel sind gewöhnlich in Mocha zu haben. Die Preise waren und sind wahrscheinlich noch folgende: Für ein fettes Schaf 1 span. Dollar; für eine milchende Ziege und einen jungen Bock desgl.; für 12 gute Hühner 1 Dollar; Rindfleisch $1\frac{1}{2}$ *d.* pr. ℔. Die Seekrebse sind sehr gross, jeder wiegt 3 bis 4 ℔ und kostet ungefähr $\frac{1}{2}$ *d.* Fische mannigfaltiger Art und von vortrefflicher Qualität sind wohlfeil. Neue Käse und frische Butter werden täglich von Mosa zu Markte gebracht.

Hafenkosten. — Folgende ist die Specification der allgemeinen Hafenkosten, welche an die Regierung von Mocha für dreimastige Schiffe bei ihrer Ankunft bezahlt werden:

	Mocha Dollars.		Mocha Dollars.
Ankergeld	121,40	Sheik der Bootsleute	1,17
Bashkaleb	60,60	» der Wäger . .	5
Emir des Mizan . . .	36,36	» der Sepoys . .	1,17
Mirbhar	30	Muccadum der Bootsleute	4
Regierungs-Schreiber	60	Meister der Vakella .	2,08
Cady	12,12	Muccadum der Hamauls	6,06
Mufti	10	DesGouvern.-Portier	8,04
Schreiber des Mirbhar, etc.	10	» » -Schreiber	8.40
Arbeitsleute am Zollhause	5	» » -Schroff	1,44

Das obige beträgt 384 Mocha Dollars, wovon zweimastige Schiffe nur die Hälfte bezahlen.

Auslagen, Hafenkosten, etc. für eine Brig ehe sie nach Jedda hinauf fuhr und von dort zurückkehrte, wurden bezahlt, wie folgt:

	Mocha Dollars.
Music des Gouverneurs, wie gebräuchlich	11,46
Die Landböte, von der Regierung	3
Bedienten des Gouverneurs	35,2
Die gebräuchlichen Geschenke bei Ankunft der Brig, die Hälfte von dem, was für ein dreimastiges Schiff bezahlt wird, laut vorstehender Rechnung	192
Ditto bei Abfahrt des Schiffs, wie gebräuchlich, laut folgender Rechnung	78,78
Das grosse Boot, welches leewästs getrieben war, wieder zu holen	2,34
Ein Regierungsboot, um die Güter an's Land zu bringen	2
Hamallage auf ditto, wie gebräuchlich	14
Kosten bei Aufwartung des Gouverneurs	9
Einen arabischen Schreiber, um 2 Briefe nach Jedda zu schreiben	1,17
Zwei Shawls von den Banianen gefordert, wie gebräuchlich	48,48
Zusammen Mocha Dollars	397,25

Specification der Hafenkosten, etc. auf zwei- und dreimastige Schiffe bei ihrer Abfahrt von Mocha:

	Spanische Dollars.	
An die Schreiber am Zollhause	32.	—.
Den Mirbhar	17.	—.
Den Schreiber des Mirbhar	7.	—.
Den Kaftan oder West	9.	—.
Erlaubniss an's Land zu kommen	11.	46.
Ausgabe für Wasser	29.	—.
Erlaubniss zu segeln	82.	49.

Ankergeld.

	Mocha Dollars.		Mocha Dollars.
An den Gouverneur	121,40	An den Schreiber	200,38
» » zweiten ditto	60,60	» » Armee Mazon	36,36

	Mocha Dollars.
An den Mirbhar . . .	30
» » Codjee	12,12
» » Maffatees . . .	10
» » Zollhaus – Arbeitsmann . .	5
» » Wagemeister .	5
Muccadum der Coolies	6,06
Schreiber am Hafendamm	10
Muffatees ditto . . .	5

	Mocha Dollars.
Bedienten d. Muffatees	5
Muccadum des Fischerboots	2,34
Bedienten des Gouverneurs	2,34
Muccadum der Böte des Gouverneurs .	4,69
Zollhaus-Arbeitsmann	2,34
Des Gouverneurs-Arbeitsmann	2,34

Zusammen 768 Mocha Dollars.

Der Käufer bezahlt Courtage, Coolie und Bootmiethe, etc und die Kosten für alle hierher gebrachten Güter ebenso wie beim Landen.

Bei der Ablieferung von Reis ist es gebräuchlich dem Gouverneur ein halbes Maass aus jedem Tomand und den verschiedenen Coolies ein Maass für jede 12 Tomands zu geben. Ausser dieser übermässigen Forderung nimmt der Gouverneur von dem Kaufmann, welcher Reis kauft von jedem Tomand 5 Maass für sich und für die Coolies 2 Maass.

Münze. — Die Courantmünzen des Landes sind Carats und Commasses; 7 Carats = 1 Commasse; 60 Commasses = 1 spanischen Dollar; 100 Mocha Dollars = 12½ spanischen Dollars.

Gewicht und Maass. — Die Handelsgewichte sind — 15 Vakias = 1 Rottolo = 1 ℔ 2 Unzen englisch; 40 Vakias = 1 Maund = 3 ℔ englisch; 10 Maund = 1 Frazel = 30 ℔ englisch; 15 Frazels = 1 Bahar — 450 ℔ englisch. Auch hat man ein kleines Maund von nur 30 Vakias; 1 Mocha Bahar = 16½ Bombay Maunds; 1 Mocha Bahar = 13 Surate Maund = 15,123 Seers. Getreide wird nach Kellah gemessen, von denen 40 = 1 Tomand, ungefähr 170 ℔ englisch ausmachen. Maasse für flüssige Sachen sind: 16 Vakias = 1 Nusseah;

8 Nusseabs = 1 Cuda, ungefähr 2 englische Wein-Gallonen. Die Längenmaasse sind die Guz = 25 englische Zoll; die Hand Covid = 18 Zoll, und die lange eiserne Covid = 27 Zoll.

Trebisond,

eine Stadt in Kleinasien, an der Südostküste des Schwarzen Meers unter 40° 1′ nördlicher Breite und 39° 44′ 52″ östlicher Länge. Trebisond hat 2 Häfen, den einen an der West- und den andern an der Ostseite einer kleinen Halbinsel oder Landspitze, welche eine kurze Strecke in die See ragt. Der Hafen an der Ostseite ist am besten geschützt und der Ankerplatz für die grössten Schiffe; er ist jedoch allen südlichen Stürmen ausgesetzt, aber bei der gewöhnlichen Vorsicht braucht man keine Gefahr zu befürchten. Der Grund, von einer Viertel bis zu einer halben Meile östlich von der Spitze, ist rein und hält sehr gut. Schiffe ankern mit der Ankerkette klar vor den Klüsen gegen Norden und am Spiegel mit einem gutem Tross und Wurfanker am Lande festgemacht. Des Nachts weht immer der Wind vom Lande. Capitain Middleton sagt, dass nur schlechtes Wetter aus NW. komme, aber dass, obgleich die See sehr hoch gehe, sie keinen schweren Druck auf die Ankerketten verursache. Bei Platina, nahe bei Trebisond und dem Winde eben so ausgesetzt, haben türkische Schiffe seit undenklicher Zeit den ganzen Winter sicher vor Anker gelegen, ein hinreichender Beweis, dass man sich die vorausgesetzten Gefahren, denen die Rhede längs der Küste ausgesetzt ist, nur eingebildet habe.

Unkosten, Münze, Gewicht und Maass, siehe: Constantinopel.

Tuto-Coren,

ein Dorf an der Küste von Malabar, am Golfe von Manar, wo eine bedeutende Quantität Baumwolle nach England und China verschifft wird. Keine Lootsen. Die Baken für Tuto-

Coren sind die Papoden auf einer kleinen, niedrigen sandigen Insel, 3 Meilen seewärts vom Dorfe. Schiffe müssen ungefähr 5 Meilen weit vom Lande in 7 Faden Tiefe liegen. Geflügel und Schafe sind hier im Ueberfluss. Das Wasser ist schlecht und knapp. Baumwolle wird in grossen Böten, von denen jedes 50 bis 60 Ballen führt, von der Küste verschifft. Schrauben verschafft man sich von der Küste zu ungefähr $^1/_3$ Rupee für jede pr. Tag. Es ist rathsam, dass Schiffe hier vor einem einzelnen Anker liegen. Keine Hafenkosten.

Alexandrien in Aegypten.

Ein viereckiges Castell oder viereckiger Thurm auf einer kleinen Insel oder einem Felsen am Ende eines Hafendammes, der von dem nordöstlichen Winkel der Stadt vorspringt, erbauet, heisst der Pharos, auf welchem ein Bakenlicht sich regelmässig zeigt. An jeder Seite der Stadt befindet sich ein Hafen. Der an der westlichen oder africanischen Seite, genannt der alte Hafen, von den Alten Eunostos genannt, ist bei Weitem der grösste und beste. Er reicht ungefähr 6 Meilen von der Stadt westwärts bis nach Marabout und ist ungefähr anderthalb Meilen breit. Im Norden ist er theils von der westlichen Zunge oder den Winkel der Insel, auf welcher die Stadt theils erbauet ist, und theils von Felsen und Sandbänken begrenzt. Er hat 3 Eingänge. Der erste, der nächste bei der Stadt, welcher 17 Fuss Tiefe hat, ist ungefähr 2 Meilen südwestlich von dem grossen Gebäude entfernt, welches etwas westlich von der Stadt liegt und der Pallast genannt wird; aber dieser ist zu schmal und für Jeden, der mit dem Hafen nicht bekannt ist, schwierig hinein zu fahren. Die östliche Seite des zweiten oder des mittlern Eingangs ist mit Boyen, welche ungefähr $2^3/_4$ Meilen südwestlich von dem Pallaste liegen, bezeichnet; er ist ungefähr $^1/_4$ Meile breit und hat an den seichtesten Stellen 27 Fuss Tiefe. Der dritte oder westliche Eingang hat seine westliche Begrenzung innerhalb ungefähr $^3/_8$ Meile von

dem östlichen Ende der Insel Marabout; er ist ungefähr ½ Meile breit und an den seichtesten Stellen 25 bis 27 Fuss tief. Dieser letzte ist der beste Eingang zum Hafen. Schiffe können im Hafen dicht bei der Stadt in 22 Fuss Tiefe ankern; auch findet sich guter Ankergrund in tiefem Wasser längs der Küste.

Der neue oder asiatische Hafen befindet sich an der östlichen Seite der Stadt. Ein Felsen, der Diamant genannt, befindet sich etwas östlich von Pharos, und in den Hafen einlaufende Schiffe sollten diesen Felsen ungefähr eines Kabeltaues Länge zur Rechten haben, denn, wenn sie weiter zur Linken gelangen, so werden sie mit einer Untiefe, welche sich westlich von dem Pharillon oder kleinen Thurm an der Ostseite des Hafens befindet, in Berührung kommen. Das Wasser im Hafen, südwestlich von Pharos, ist 30 bis 40 Fuss tief; aber der Raum zum Ankern ist sehr beschränkt und den nördlichen Stürmen ausgesetzt. Da der Grund hier scharf und felsig ist, so können hanfene Ankertaue sehr leicht faserig werden und in Folge dessen haben sich bei Schiffen, die nicht mit Ankerketten versehen waren, mehrere unglückliche Ereignisse zugetragen. Die Fluth steigt gewöhnlich 2 Fuss, und während der Ueberschwemmung des Nils 4 Fuss. Die Variation ist 13° West.

Die kräftige Regierung von Mehemet Ali durch die Einführung verhältnissmässiger Sicherheit und guter Ordnung in Aegypten hat den Handel von Alexandrien, welches wieder zu einem Platze von grosser Wichtigkeit in der Handelswelt geworden ist, in der letzten Zeit wieder belebt. Viele neue Waarenlager und andere Gebäude sind hier errichtet worden.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 165 Tonnen Register mit einer Ladung Steinkohlen einkommend und einer Ladung Baumwolle aus dem Hafen von Alexandrien in Aegyten abgehend:

		Piaster.
An	Arbeitsleute, die Steinkohlen zu löschen	100
»	Kahnschiffer	60
»	Ballast einzunehmen, für 70 Tonnen	500
»	Trinkwasser für das Schiff, zu verschiedenen Zeiten	30
»	Pfähle und Planken für ein Wetterdach	205
»	Strick, die Baumwolle zu verschiedenen Zeiten herunterzulassen	300
»	eine Presse, die Baumwolle zu pressen	3000
»	Arbeitslohn beim Laden	1500
»	Gratification an den Stivador (Stauer)	200
»	Lichterfracht, die Baumwolle abzuholen	100
»	Rechnung für Schiffsbedürfnisse, Taue, Waschhaus auf Deck, etc.	6710
»	Rechnung für Thee, Zucker und Schrauben	1000
»	ein Paar Schrauben	200
»	Ausgaben des Capitains	100
»	Rechnung des Doctors	280
»	Courtage auf die Fracht, einkommend	665
»	Dito » » » ausgehend	4545
		Piaster 19495

zum Course von 90 Piaster pr. £ 1. = £ 216. 12 *s.*

Aus obiger Rechnung scheint hervorzugehen, dass keine Hafenkosten als Ankergeld, Tonnengeld, etc. zu Alexandrien Statt finden; aber dessen ungeachtet scheinen die Unkosten, besonders die Courtage auf die Heimfracht, reichlich hoch zu sein.

Da die Kaufleute bei dem Pascha wegen der grossen Unbequemlichkeit des Handels aus Mangel eines Hafendamms eine Vorstellung eingereicht haben, so hat derselbe die Errichtung von vier neuen Kais, eine für Baumwolle, eine für Flachs, zwei für Getreide angeordnet, und die jetzige soll für Steinkohlen vorbehalten bleiben. Die Vortheile unserer

mercantilischen Interessen durch diese Anordnung werden rücksichtlich der Kosten und für unsere Schiffahrtsinteressen hinsichtlich der schnellen Abfertigung höchst wichtig sein.

Das Monopol der Baumwolle gab der Pascha im Jahre 1844 auf, und Privatpersonen können damit handeln und sie verkaufen wo sie wollen.

Der Zoll auf Einfuhren beträgt 3 % ad valorem auf alle Güter.

Verordnungen, um den Transito aller Arten von Waaren durch Aegypten von Europa und der Türkei nach Indien oder umgekehrt, zu erleichtern:

I. Um Verwirrung zu vermeiden und den Transito-Dienst wirksamer zu machen, will die Regierung Sr. Hoheit zu Alexandrien, Cairo und Suez besondere und von dem Haupt-Zollhause getrennte Magazine einrichten, in welchen alle durch Aegypten in Transito beförderten Colli niedergelegt werden. Der Gouverneur will auch Beamte, die besonders zur Oberaufsicht dieses Transito-Dienstes beauftragt werden, ernennen.

II. Alle in dem Transito-Zollhause gelagerten Waaren müssen von Seiten des Empfängers mit einer Declaration, in welcher die Marken, der Inhalt und Werth specificirt sind, begleitet werden, und die oben erwähnten Waaren, nachdem sie mit Wachs oder Blei von den zu diesem Zwecke ernannten Beamten besiegelt worden sind, können nach ihrem Bestimmungsorte versandt werden.

III. Transito-Waaren müssen bei ihrer Ankunft zu Cairo nach den zu diesem Dienste reservirten Magazine befördert werden, um zu beglaubigen, dass die Siegel unversehrt sind.

IV. Der Zolleinnehmer wird in dem Hafen der Einschiffung ein Certificat ausstellen, dass die Ausfuhr der Waare vor sich gegangen ist, und dieses Document wird als Quittung für den Zollbeamten an dem Orte dienen, wo die Einfuhr stattfinden kann.

V. Das für Reisende beim Transito-Zollhause niedergelegte und durch Aegypten zu passirende Reisegepäck kann ungeöffnet weiter geschickt werden, aber solches Gepäck, was nicht in diesem Zollhause niedergelegt worden ist, wird, wenn es die Zollbeamten für nöthig halten, der Durchsuchung unterworfen.

VI. Der Transito-Zoll wird $^1/_2$ % auf den declarirten Werth sein und muss zu Alexandrien für die in diesem Hafen gelandeten Waaren als auch für die in Suez gelandeten bezahlt werden. Im Falle dass eine Defraudation sich zeige, entweder bei der Benennung oder dem Werthe der Waaren, wird das Zollhaus, nachdem die Defraudation durch das Oeffnen der Colli erwiesen ist, einen Zoll von 10 % auferlegen. Es versteht sich jedoch, dass für die im Lande bleibenden Waaren die durch den Vertrag festgesetzten Zölle bezahlt werden.

VII. Um die Route zwischen Cairo und Suez so frei wie möglich von Unordnung und Schleichhandel zu erhalten, und damit der Gouverneur für deren Sicherheit verantwortlich sein könne, ist jedem Individuum den Transport von Waaren oder Reisegepäck im Transito, ohne besondere Vollmacht und Bürgschaft für das gute Betragen der in seinem Dienste angestellten Personen geleistet zu haben, zu unternehmen verboten.

Das Brutto-Gewicht eines Ballen ägyptischer Baumwolle zu Alexandrien ist durchschnittlich 230 Rottoli oder $228,_{07}$ ℔ englisch, und wenn man 12 Rottoli für Tara und Emballage abrechnet, so wird das Netto-Gewicht für einen Ballen ungefähr 219 ℔ sein. Der Cantara Baumwolle wurde im Jahre 1836 auf 100 Rottoli festgesetzt.

Münze. — Man rechnet in Alexandrien nach Piastern Courant, jeder zu 40 Paras oder Medini, und jede Medino zu 30 Asper. Der Medino wird auch in 8 Borbi oder 6 Forli getheilt. Ein Beutel enthält 25,000 Medini. Der Cours mit England war am Schlusse des Jahres 1842 $93,_{08}$ Piaster Courant pr. £ 1 Sterling. Bei gewöhnlichen Berechnungen nimmt

man an, 100 Piaster geben ein Pfund Sterling; bei Geschäften von Wichtigkeit leistet man die Zahlung gewöhnlich in spanischen Dollars.

Gewicht und Maass. — Die Elle oder Pik = 26,8 englischen Zoll; folglich sind 100 Pik gleich 74,438 englischen Yards. Korn-Maasse sind die Rhebebe und der Quillot oder Kisloz; die erstere = 4,364 englischen Bushels und der letztere = 4,729 ditto. Der Cantara oder Quintal = 100 Rottoli; aber der Rottolo hat verschiedene Benennungen und Gewichte; 1 Rottolo forforo = 9,347 ℔ englisch; 1 Rottolo zaidino = 1,335 ℔ ditto; 1 Rottolo zauro oder zaro = 2,07 ℔ ditto; 1 Rottolo mina = 1,67 ℔ ditto.

Aden,

eine Seehafen-Stadt in Arabien, die Hauptstadt des Staats Aden, liegt am indischen Ocean, unter 12° 45′ nördlicher Breite und 45° östlicher Länge. Die Stadt steht auf einem hohen Vorgebirge, die Halbinsel genannt, welche durch eine Landenge mit dem Festlande verbunden ist. Ueber der Stadt hängt im Norden und Westen ein steiler felsiger Berg, der sehr bröckeliger Natur ist. Der östliche oder äussere Hafen, früher gross und bequem, ist jetzt fast mit Sand ausgefüllt; aber das die West- und Nord-Seiten des Vorgebirgs bespülende Wasser, die hintere Bay von Aden genannt, bildet einen bequemen und sichern Hafen. Von dieser Bay führt der Weg nach der Stadt, welche ungefähr 2 Meilen südlich liegt, über einen niedrigen Bergrücken und ist an einigen Stellen durch den festen Felsen gehauen. Die Stadt und Halbinsel gehören der ostindischen Compagnie, welche sie zum Depôt und Anhalteplatze für die zwischen Bombay und Suez fahrenden Dampfschiffe benutzt, zu welchem Zwecke sie besonders günstig liegt. Die natürliche Festung dieser Stadt, die Vortrefflichkeit ihres Hafens und ihre günstige Lage für den Handel, wird sie ohne Zweifel unter britischer Re-

gierung und britischem Schutze zu einem blühenden Stapelplatze machen. Sie hat eine ebenso günstige Lage für den Caffee-Handel wie Mocha, von dem sie wahrscheinlich bald der Mittelpunkt werden wird. Einer der wenigen das Jahr hindurch fliessenden Ströme von Arabien ist in dem Staate Aden, und ergiesst sich 5 Meilen westlich von der Stadt in die See; aber die reichliche Wasser-Zufuhr, wofür Aden unter den arabischen Städten berühmt ist, wird nicht aus diesem Flusse, sondern aus den Ravinen und Rinnen der umliegenden Berge und aus den Landquellen, die sich reichlich am Seeufer befinden, gezogen. Die Stadt Aden liegt 140 Meilen OSO. von Mocha.

Wir haben nach Erkundigung bei dem Ostindischen Hause erfahren, dass dort überall keine Hafenkosten sind; aber mag dort eine Kleinigkeit für Lootsengeld zu entrichten sein. Steine zum Ballast-Laden, welche von den Felsen gesprengt werden müssen, kosten 3 bis 5 *s.* pr. Tonne, je nachdem die Frage darnach und die Jahreszeit ist.

Mosquito-Küste und **Territorium.**

Die britische Regierung hat bestimmt, dass der Sitz des residirenden Bevollmächtigten zu Bluefields River sein soll. Ohne sich unmittelbar in die Angelegenheiten der Regierung zu mischen, bietet derselbe dem Könige und den Häuptlingen seinen Rath und Beistand an, und hält das Bündniss und den Schutz von England aufrecht.

Der Gouverneur von Jamaica ist immer und bis auf die gegenwärtige Zeit mit der Oberaufsicht über alle Verbindungen mit der Mosquito-Küste beauftragt gewesen.

Das Gebiet des Mosquito-Landes, wie es bisher von den Königen beansprucht ist, erstreckt sich vom Cap Honduras südlich bis nach King Buppa oder dem Landungsplatze, nahe dem Escuda de Veragua, und umfasst die Seeküste folgender Provinzen, nämlich: die Provinz von Honduras mit Einschluss

von Cap Honduras, Roman River, Black River, Potock River, Cap Gracios a Dios und Wava River. Die Provinz Nicaragua mit Einschluss von Bluefields River, San Juan River und Vankes River. Costa Rica mit Einschluss von Salt River. Veragua mit Einschluss von Bocca de Toro, Bocca de Chiriqui und Escuda de Veragua.

Die Regierung von Grenada beansprucht Bocca de Toro, Bocca de Chiriqui und Escuda de Veragua. Central-America beansprucht auch einen Theil, aber die Spanier scheinen ihn nie in Besitz genommen zu haben.

Bluefields mit seinem vortrefflichen Hafen, von einer felsigen Spitze, welche beinahe uneinnehmbar gemacht werden kann, geschützt, hat eine vortreffliche Lage zur Eröffnung einer Verbindung gerade durch das Land nach den Seen von Nicaragua und besitzt als See- und Handelsstation noch viele andere Vortheile. Unter einer weisen Regierung würde es bald ein Platz von bedeutender Wichtigkeit werden. Es wird jährlich von britischen, americanischen und einigen columbischen Handelsschiffen besucht, welche verschiedentlich assortirte Güter in Tausch für Schildpatt, Vanille, Sassaparilla, etc. dahin bringen.

Great Cape oder Vankes oder Wanks River soll in dem gebirgigen Lande, von welchem der Bluefields-Fluss entspringt, nahe dem stillen Meere seine Quelle haben.

Der Cap-Fluss (Cape River) fällt in einiger Entfernung nach dem Norden der Bay oder des Hafens in den Ocean, und es findet sich eine seichte canalähnliche Verbindung von dem obersten Theile des letzteren in den Fluss, welche nur von Canoes befahren werden kann; diese Verbindung könnte leicht so vergrössert werden, dass kleine Schiffe die gefährliche Barre des Flusses, auf welcher selten über 4 oder 5 Fuss Wasser ist, zu vermeiden in den Stand gesetzt wären. Wenn Handelsniederlassungen am Cap errichtet würden, so könnten Schiffe das ganze Jahr hindurch am obern Ende des Hafens

in Sicherheit liegen, und durch gehörige Aufmunterung würden die schätzbaren Producte des Innern gesammelt, den Fluss heruntergebracht und vermittelst der obenerwähnten Verbindung in die Bay zu allen Jahreszeiten verschifft werden.

Im Jahre 1844 wurde von der Mosquito-Regierung, in Uebereinstimmung und mit Genehmigung des britischen Bevollmächtigten, eine Proclamation erlassen, wodurch bestimmt wird:

1) dass ein Tonnengeld von ¼ Dollar pr. Register-Tonne für alle Schiffe mit einem Verdeck, spanische Barken und andere grosse Böte, welche an den Küsten und in den Häfen des Mosquito-Gebiets Güter zum Zwecke des Handels führen, erhoben werden soll.

Schiffe, welche ihre Ladungen nicht anbrechen und keinen Theil derselben landen, können ohne Bezahlung einer solchen Abgabe 48 Stunden bleiben.

2) Dass Bluefields für zu lagernde Güter in dem allgemeinen Waarenlager, bis sie wieder verschifft werden, ein Freihafen sein soll.

3) Nach Bezahlung des obigen Tonnengeldes können Schiffe in irgend einem Mosquito-Hafen auf 3 Monate Handel treiben.

4) Nach dem 1. Januar 1845 müssen alle auf den Schildkrötenfang ausgehende Schiffe Licenzen haben, für welche 16 Dollars pr. Jahr bezahlt werden.

Jedes auf den Schildkrötenfang ohne eine solche Licenz ausgehendes Schiff soll mit 50 Dollars und die Wegnahme der am Bord gefundenen Schildkröten und Schalen bestraft werden.

5) Die Zerstörung der Schildkröten-Eier ist bei 5 Dollars Strafe für jedes Vergehen verboten.

6) Für den Verkauf von Spirituosen muss eine Licenz gelöset und für jede Licenz 10 Dollars bezahlt werden. Die Strafe beträgt 10 Dollars und Wegnahme der Spirituosen.

Die an die Krone zu zahlende Abgabe für das Fällen von Mahagoniholz beträgt 2 Dollars für jeden Baum.

Kopfsteuer wurde früher durch das ganze Land erhoben, und im Jahre 1844 durch eine Proclamation abgeschafft.

Eine Fahne und Standarte für die Mosquito-Nation wurden von England nach diesem Lande geschickt.

Neu-Granada und dessen Häfen.

Decret.

Von den zum Ein- und Ausfuhrhandel qualificirten Häfen.

Am atlantischen Ocean sind zu qualificirten Häfen für den Ein- und Ausfuhrhandel erklärt die von Rio Hacha, Santa Martha und Carthagena in den so benannten Provinzen, sowie die von Portobello und Chagres in der von Panama und der von Las Bocas del Toro in der Provinz Veraguas. Im stillen Meere sind zu qualificirten Freihäfen für den Ein- und Ausfuhrhandel erklärt, der Hafen von Tumaco in der Provinz Pasto, diejenigen von Buenaventura und Panama, in den Provinzen ihres Namens, und diejenigen von Montejo und Bocachica in der Provinz von Veraguas.

Der Hafen von Arauca und der von Uceta an den Flüssen dieser Namen in der Provinz Casanare werden zu Flusshäfen für den Ein- und Ausfuhrhandel qualificirt erklärt, und die zu denselben Zwecken qualificirten inländischen Häfen sind der von Cucuta in der Provinz Pampelona, und der von Tuquerres in der von Pasto.

Von den nur zum Ausfuhrhandel qualificirten Häfen. — Die Häfen von Sabanilla und Zapote in der Provinz Carthagena sind zu qualificirten Häfen für den Ein- und Ausfuhrhandel erklärt.

Von den Häfen zum Lagern der Güter. — Die Häfen Carthagena, Santa Martha, Rio Hacha und Porto-

bello am atlantischen Ocean, und der von Panama am stillen Ocean sind zu Häfen zum Lagern der Güter erklärt.

Von den Häfen durch welche ein Transitohandel getrieben werden kann. — Der Transitohandel kann durch die Häfen von Panama, Portobello und Chagres getrieben werden.

Von den Freihäfen. — Die Häfen von Buenaventura und Tumaco am stillen Ocean sind Freihäfen; der erstere bis zum Jahre 1879, der letztere bis zum Jahre 1861.

Jede Classe von nationalen und fremden Schiffen kann ohne Bezahlung von Hafenabgaben-Einfuhr oder andern nationalen Zöllen in die Freihäfen frei einlaufen und dieselben verlassen.

Die executive Gewalt kann im Nothfalle Schiffe der mit Neu-Granada im Kriege befindlichen Nationen von der allgemeinen Anwendung dieses Artikels ausnehmen.

Die in den beiden vorhergehenden Artikeln erwähnte Befreiung von Abgaben begreift nur solche Waaren, welche in der Stadt Buenaventura oder auf der Insel Tumaco verbraucht werden können; Waaren, welche von der besagten Stadt oder Insel nach einem andern Platze oder andern Plätzen der Republik zu Lande auf dem Flusse oder zur See versandt werden, sind der Bezahlung der nationalen Abgaben unterworfen.

Die folgenden gesetzlichen Anordnungen bleiben noch in Kraft, nämlich: Das Decret vom 11. Juni 1842, welches die executive Gewalt ermächtigt, den Hafen von San Buenaventura am Flusse Zulia zu öffnen und den von Cucuta für einen Hafen zum Lagern von Gütern zu erklären; das Decret vom 1. Juli desselben Jahrs, welches die vollziehende Gewalt ermächtigt, den Hafen von Sabanilla in der Provinz Carthagena zum Einfuhrhandel zu öffnen. Der Hafen von Iscuande, in der Provinz Buenaventura, soll bis zur Vollendung der Strasse der Provinz Papayan nach den Ufern des Flusses Iscuande, verschlossen bleiben, da der Hafen nur für den Salz- und

Proviant-Handel zur nöthigen Consumtion der Einwohner der Cantonen von Iscuande, Micai und Barbacoas offen ist.

Gegeben zu Bogota am 22. März 1844.

Tonnengeld. — Zufolge der Auflage vom 29. März 1846 sollen die für Ankergeld zu erhebenden Abgaben auf Schiffe, nämlich: Einclarirungs-, Tonnen- und Lootsengeld, unter der einzigen Rubrik Tonnengeld genannt werden.

Tonnengeld mit Einschluss der Gebühren und anderer auf die Schifffahrt gelegten Abgaben in den Häfen von Neu-Granada sind:

Hafen-Abgaben auf nationale oder britische Schiffe.

Unter 100 Tonnen		3 *s.*	– *d.*	pr. Tonne.
Ueber » » die ersten 100 Tonnen		3 »	– »	» »
die Ausgleichung dessen was darüber ist		1 »	6 »	» »

Hafen-Abgaben auf fremde Schiffe.

Unter 100 Tonnen		5 *s.*	6 *d.*	pr. Tonne.
Ueber » » die ersten 100 Tonnen		5 »	6 »	» »
die Ausgleichung dessen, was darüber ist		2 »	– »	» »

Gebühren des Hafencapitains.

Sechs Dollars oder 24 *s.*, wenn unter 100 Tonnen.
Acht Dollars oder 32 » wenn über » »
Ein Dollar oder 4 » für Bureau-Kosten.
Zwölf Reale oder 6 » Stempel für Musterrolle.

Wallfischfahrer aller Nationen, welche wegen Erfrischungen einlaufen, zahlen 1 Real oder 6 *d.* pr. Tonne.

Nationale Küstenfahrer, Kriegs-, Packet- und Post-Schiffe, (nationale oder fremde) zahlen kein Tonnengeld. Keine Bescheinigungen werden gegeben.

Das Tonnengeld wird nur in dem ersten Hafen bei der Ankunft bezahlt; wenn das Schiff irgend einen andern Hafen von Neu-Granada anläuft, wird kein weiteres Tonnengeld gefordert.

Diese Anordnung nahm am 1. Januar 1845 ihren Anfang.

Guatemala und dessen Häfen.

Diese Gegend hat einige vortreffliche tiefe und mehrere gute Häfen für kleine Schiffe.

Der Golf von Honduras liegt zwischen der nördlichen Mosquito-Küste und der Halbinsel Yucatan. Am Ende des Golfs findet sich die Honduras-Bay. Die Motagua und mehre kleine Flüsse ergiessen sich in dieselbe, welche auch die Häfen von Omoa und Ysabel, letzterer innerhalb des Golfs (Dulce) enthält. Innerhalb dieser Bay sind kleinere Bayen, von denen, die von San Thomas geräumig und tief ist. Die Fahrt von Yucatan oder Belize ist lang und langweilig, da Schiffe gegen den Passat-Wind laviren müssen. Um dieser Verzögerung zu entgehen, sollte ein Dampfschiff zur Fahrt von Belize nach den verschiedenen Häfen von Honduras und dem Mosquito-Gebiet in Gang gesetzt werden. Der Golfo Dulce ist eine ungefähr dreissig Meilen lange Laguna, dessen Ufer bewaldet sind.

Der Rio Dulce, welcher aus der Laguna in die Honduras-Bay fliesst, ist ungefähr zwanzig Meilen lang, mit Einschluss der kleineren Laguna oder Golfetta, welche ungefähr zehn Meilen lang ist.

San Juan del Norte, in Nicaragua, liegt unter 11° nördlicher Breite und 83° 48′ westlicher Länge, an der westlichen Mündung des Rio de San Juan, hat einen guten Hafen, der sehr wenig besucht wird, und wenige Einwohner. Häute und etwas Indigo werden aus dem Lande und den Städten; um den Nicaragua-See, den San Juan Fluss heruntergebracht.

Omoa liegt an einer kleinen Bay, die einen guten Hafen bildet, durch welchen die meisten nach Guatemala und St. Salvador bestimmten europäischen Güter eingeführt werden. Es ist ein ungesunder Ort und wird hauptsächlich von wenigen Mulatten bewohnt.

Der Hafen von Conchagua, an den gleichnamigen Golf gelegen, ist ein sicherer Hafen. Zwischen dem Golfe von

Conchagua und dem Hafen von Acapulco giebt es an der Küste desselben Meeres keinen guten Hafen und Kauffahrteischiffe müssen auf offener Rhede ankern. Die Rhede von Libertad ist der Platz, wo die nach St. Salvador bestimmten Güter ausgeladen werden und die von Acajutla ist der Hafen von Sonzonate.

Der Hafen Iztaka, an der Mündung des Flusses Michatoyat, ist eine offene Rhede, ohne Bay, Vorgebirg, Felsen oder Riff, oder irgend eine Marke ihn von den angrenzenden Küsten zu unterscheiden. Bei Nacht ist dort kein Baken-Licht und Schiffe auf See nehmen ihre Peilungen von den grossen feuerspeienden Bergen des Antigua, über sechszig Meilen landeinwärts. Eine Boye mit einem daran befestigten Kabeltau wurde an der Aussenseite der Brandungen gelegt, und unter den Schoppen waren drei grosse Böte zum Ein- und Ausschiffen der wenigen Schiffe, welche sich nach diesem Platze begeben. Zur Zeit als Herr Stephens diesen Ort besuchte, lag ein Schiff von Bordeaux über eine Meile von der Küste ab. Das Boot desselben hatte einige Zeit vorher den Supercargo und die Passagiere gelandet, seit welcher Zeit es keine Verbindung mit dem Lande gehabt hatte. Hinter der Sandbarre waren einige wenige indianische Hütten und fast nackte Indianer. Im Allgemeinen ist die See, wie ihr Name angiebt, still, und die Wogen rollen ruhig nach dem Ufer zu; aber in den ruhigsten Zeiten findet sich dort eine Brandung, und um diese vorbeizufahren, als einen Theil dessen, was zum Hafen gehört, wird ein Anker mit einer daran befestigten Boye an der Aussenseite heruntergelassen und ein langes von der Boye ausgehendes Kabeltau wird auf der Küste festgemacht.

Kleine Schiffe von Westindien und den Vereinigten Staaten und gelegentlich von Europa kommen nach den Küsten und führen einen Handel, hauptsächlich Schleichhandel, in Folge

des verderblichen hohen Abgaben-Systems, welches die zeitweilige Regierung, in der einen oder andern unglücklichen Form, einzuführen versucht hat. Schiffe von den Westküsten von America landen auch verschiedene Artikel. Costa Rica hat sich von den andern Staaten getrennt und von Salvador kann man auch sagen, dass es unabhängig handele. Guatemala befindet sich noch unter der Herrschaft des Indianers Carrera. Nicaragua hat seine getrennte unordentliche Regierung und Honduras seine besondere Administration und Zoll-Gesetze bekannt gemacht.

Das Tonnengeld für einen Ankerplatz beträgt für nationale Schiffe vier Reale oder ungefähr zwei Schilling Sterling pr. Tonne und für fremde Schiffe das Doppelte. Diese waren die im Jahre 1837 für alle andere Staaten festgesetzten Ansätze. Ausfuhr- sowohl, als Einfuhr-Abgaben werden auch zu erheben versucht, aber nach so unregelmässigen und veränderlichen Ansätzen, dass wir nicht im Stande gewesen sind richtige data zu verschaffen, um tabellarische Bestimmungen geben zu können.

Guayaquil.

Im Jahre 1845 wurde decretirt den Schiffsbau zu Guayaquil durch die Befreiung aller dort gebaueten Schiffe von Tonnen- und Ankergeld und durch die theilweise Herabsetzung der Abgaben auf in solchen Schiffen eingeführte Güter zu vermehren und zu ermuthigen. Fremde Schiffe haben zu bezahlen 4 Reale oder ungefähr 2 Schilling pr. Tonne, jedes 50 Tonnen 8 $, von 50 bis 100 Tonnen 14 $, von 100 150 Tonnen 16 $, von 150 bis 200 Tonnen 20 $, von 200 bis 250 Tonnen 22 $, von 250 bis 300 Tonnen 24 $, von 300 bis 400 $ Tonnen 26 $, von 400 bis 500 Tonnen 28 $ und über 500 Tonnen für jede 100 Tonnen 2 $. Der Dollar gilt 4 *s.* 3 *d.*

Die Häfen von Yucatan.

Von der Departement-Versammlung sind für die Häfen von Bacalar, Campêche, Laguna (auf der Insel Carmen) und Sisal die folgenden Anordnungen getroffen worden:

Der dritte Artikel verlangt, dass jedes nationale oder fremde von einem fremden Hafen kommende Schiff 12 Reale pr. Tonne mexicanischen Maasses bezahlen soll.

Schiffe, welche in Seenoth ankommen, sind keinen andern Hafen-Abgaben als dem Ankergelde unterworfen.

Der 4. Artikel bestimmt, dass nur über 30 Tonnen messende Schiffe mit fremden Gütern in irgend einen der Häfen werden zugelassen werden, mit Ausnahme von Bacalar, welches von diesem Artikel der Anordnungen ausgeschlossen wird.

Der 11. Artikel bestimmt, dass kein Capitain irgend eines Schiffs landen oder Jemand zu landen erlauben oder an Bord seines Schiffes kommen lassen soll, ohne zuerst ein Gesundheits-Certificat vorzuzeigen, oder sich einer Strafe von 100 Dollars zu unterwerfen.

Der 12. Artikel fordert, dass ausser den durch den Tarif festgesetzten Abgaben, welche auf Güter zu zahlen sind, letztere einer Abgabe von 1 pCt. für Kaigeld und andere Spesen unterworfen sein sollen.

Der 24. Artikel verlangt, dass getreue Manifeste über alle Güter, ob dieselben einem Zoll unterworfen sind oder nicht, ausgefertigt werden sollen.

Der 25. Artikel schliesst von den obigen Anordnungen Contanten aus, welche von dem Capitain selbst den Zollbeamten überreicht werden sollen.

Alle Abgaben werden in mexicanischer Münze zu bezahlen sein.

Honduras,

eine zu Grossbritannien gehörende Colonie, liegt an der Ostküste von Central-America, grösstentheils zwischen dem 16. und 18. Grad nördlicher Breite und dem 88. und 90. Grad

westlicher Länge; sie hat im Norden Yucatan, im Westen und Süden Guatemala und im Osten die Honduras Bay. Die Küste ist flach und mit einer grossen Zahl von Riffen und niedrig liegenden grünen Inseln, Keys genannt, umgeben. Sich der Küste zu nähren ist, besonders während der Nordwinde, sehr gefährlich, und die verschiedenen Keys sind einander so ähnlich, dass sie die Schifffahrt des Canals, ausgenommen für erfahrene Lootsen, äusserst schwierig machen. Wenn man weiter ins Land geht, steigt die Oberfläche allmälig von der Küste zu einer hochliegenden Gegend heran, welche mit Urwäldern und zwischenliegenden Morästen bedeckt ist. Unzählige Flüsse und einige sehr grosse derselben, unter denen die Belize, der Hauptfluss, 200 Meilen schiffbar ist, kommen von diesem Hochlande herunter. Die einzige Stadt in der Colonie ist Belize an der Mündung des gleichnamigen Flusses, unter ungefähr 17° 29′ nördlicher Breite und 88° 8′ westlicher Länge. Sie zählt ungefähr 500 Häuser, die hauptsächlich von Holz sind. Die Unkosten auf ein britisches Schiff von 158 Tonnen, mit Ladung einkommend und ausgehend, sind folgende:

	Courant.		
Baken- und Tonnengeld à 2 *s*. 6 *d*. pr. Tonne	19 £	15 *s*.	— *d*.
Einclarirung, Fortpass und Ausclariren . .	6 »	1 «	8 »
Hafenmeisters-Gebühren	2 »	5 »	— »
Protest zu notiren	1 »	6 »	8 »
Lootsengeld in und aus dem Hafen von Belize à 20 *s*. pr. Fuss	24 »	— »	— »
Ditto, nach und von Golden Stream, wo dieses Schiff beladen wurde	20 »	— »	— »
Pass nach dem Süden	— »	15 »	4 »
	74 £	3 *s*.	8 »

Zum Course von 140 £ pr. 100 £ — 53 £ Sterling.

Wenn das Schiff in Belize beladen wird, sind die Unkosten 30 £ Courant weniger als die obigen.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Gross-Britannien.

La Guayra,

der hauptsächlichste Seehafen der Republik Venezuela in der Provinz Caraccas, liegt an dem Caraibischen Meere, unter 10° 36′ 19″ nördlicher Breite und 67° 6′ 45″ westlicher Länge. Zu La Guayra findet sich weder ein Kai noch ein Molo. Die Schiffe liegen ONO. und WSW. mit dem Bug gegen N. bis drei Viertel einer Meile vom Lande in 9 bis 18 Faden Tiefe vor Anker. Der Ankergrund ist gut und ungeachtet der offenen Rhede laufen Schiffe, welche mit Ankern und Ketten gut versehen sind, sehr wenig Gefahr von ihrem Ankerplatze weggetrieben zu werden.

Ein zu La Guayra löschendes und ladendes Schiff von 300 Tonnen hat folgende Hafenkosten zu bezahlen.

	Nationale Schiffe.	Fremde nicht privileg. Schiffe.
Tonnengeld	37 $ 50 c.	150 $ — c.
Eingangs-Gebühren	4 » — »	6 » — »
Ankergeld	12 » — »	16 » — »
Hafencapitains-Gebühr . . .	3 » — »	6 » — »
Dollmetschers - Gebühr und Uebersetzung d. Manifestes	2 » — »	4 » — »
Erlaubniss zu löschen und Stempel	1 » 12½ »	1 » 12½ »
Gesundheits-Beamten-Gebühr	4 » — »	4 » — »
Municipal-Abgaben für Wasser	40 » — »	40 » — »
Municipal - Gesundheits - Certificat	2 » — »	2 » — »
Erlaubniss zu laden und Stempel	1 » 12½ »	1 » 12½ »
Certificat des Hafencapitains über die Seetauglichkeit des Schiffs vor dem Laden und Stempel	2 » — »	2 » — »
	108 $ 75 c.	232 $ 25 c.
	17 £ 15. s 10 d.	38 £ 14 s. 2 d.

NB. Ein Schiff, welches eine Ladung einbringt, und mit Ballast absegelt, würde alle obigen Unkosten mit Ausnahme der beiden letzten, zu bezahlen haben.

Die Abgabe für Wasser wird ohne Rücksicht auf den Tonnengehalt erhoben, nämlich: die Schaluppen bezahlen 20, die Schooner 20, die Brigs 30 und das Schiff 40 Dollars.

Hafen-Anordnungen. — Beim Ankerwerfen des Schiffs besucht der Zolleinnehmer oder dessen Agent in Begleitung anderer Beamten, welche von dem Capitain dessen Register, Manifest und Musterrolle in Empfang nehmen, dasselbe, und ein Zollbeamter wird so lange am Bord gelassen bis die Ladung gelöscht ist. Der Capitain muss innerhalb 24 Stunden nach seiner Ankunft sein Manifest beschwören, worauf ihm die Erlaubniss zu löschen gegeben wird und innerhalb 3 Tagen müssen alle Facturen eingereicht werden. Wenn das Löschen vorbei ist, begeben sich dieselben Zollbeamten wieder an Bord, das Schiff zu durchsuchen und nachdem Alles in Ordnung gefunden ist, zieht sich der Beamte wieder zurück. Das Clariren eines ausgehenden Schiffs (welches mit Ladung einclarirt hat) mit Ballast wird dann durch Bezahlung der Hafenkosten abgefertigt und nach Beibringung des Beweises darüber wird der Erlaubnissschein zum Segeln von dem Gouverneur und Hafenmeister unterzeichnet. Wenn das Schiff Ladung an Bord nimmt, werden dann dieselben Förmlichkeiten hinsichtlich des Besuchs wie bei der Ankunft desselben, beobachtet.

Für das Eincassiren der Frachtgelder oder für Besorgung der Fracht für Schiffe rechnet man 5%.

Münze. — Die Courantmünze des Landes besteht in Dollars zu 8 Realen, halbe zu 4 Realen; ausserdem Reale, halbe Reale und Quartillos von viertel Realen. Diese Münze ist von sehr ungleichem Gewicht und Reinheit, da die seit dem Anfange des Revolutionskriegs ausgegebenen Münzen oft sehr abgenutzt worden sind. Die Reale sollte eigentlich 5 Pence Sterling werth sein.

Schiffe ankern auf einer offenen Rhede, dem Nordostwinde ausgesetzt, auf $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Meile Entfernung vom Kai, wo der Ankergrund bei einer Tiefe von 28 Faden sicher ist. Beim Einlaufen der Schiffe in diesen Hafen sind Lootsen nicht erforderlich. Das Steigen und Fallen der Fluth ist kaum bemerkbar. Steine für Ballast kann man nur mit Schwierigkeit zum Preise von 8 bis 12 Dollars pr. Bootsladung von 5 Tonnen erhalten.

Vor dem Zollhause befindet sich ein ungefähr 300 Fuss langer zur Ein- und Ausschiffung von Passagieren und Gütern bedeckter Kai, und dicht dabei auf dem Strande ist eine Fontaine frischen und gesunden Wassers für die Bedürfnisse der Schiffe.

Die Ladungen der Schiffe werden vermittelst Lichterschiffe, welche 4 bis $4\frac{1}{2}$ Tonne tragen, aus- und eingeladen. Die Lichterfracht beträgt 4 Dollars pr. Bootsladung.

Die Ausladungskosten werden gemeiniglich von dem Verlader bezahlt, aber er wird dafür entschädigt durch die Berechnung von 10 % auf den Betrag der Fracht, unter der Benennung Primage, wovon in der That 5 % auf Lichterfracht geht. Die Verladungskosten werden gewöhnlich von dem Exporteur bestritten.

Ausländische Güter oder inländische Producte werden durch Träger zwischen dem Kai und den Waarenhäusern der Kaufleute getragen, zu dem durchschnittlichen Preis von 1 Real oder $4\frac{4}{5}$ Pence pr. Tracht, oder wenn ein Colli ein solches Gewicht oder einen solchen Umfang hat, dass mehr als ein Träger erforderlich ist, wird jedem Mann 9 Cents oder $3\frac{1}{2}$ Pence pr. Tracht bezahlt.

Da in diesem Hafen kein Lazaretto für Passagiere oder Güter sich befindet, so ankern Schiffe, welche Quarantaine halten müssen, 2 oder 3 Meilen leewärts von der Stadt, und um zu vermeiden unter Quarantaine gestellt zu werden, muss ein Schiff mit einem von einem venezuelanischen Consul oder

dem Consul einer freundschaftlichen Nation gehörig beglaubigten Gesundheits-Certificat versehen werden.

Da Unfälle, Passagieren sowohl als Gütern, beim Landen und Einschiffen am Kai wegen der hohlen See auf der Rhede zugestossen sind, so ist die Municipalität dieser Stadt mit einem americanischen Ingenieur einen Contract eingegangen, einen Wellenbrecher mit einem kleinen Leuchtthurme an der Spitze und einem Gebäude als Bureau für den Hafencapitain zu errichten. Dieser Wellenbrecher wurde im März 1844 angefangen und eilt jetzt schnell seiner Vollendung entgegen; aber wegen einer Aufhäufung von Sand auf der einen Seite, von dem Strome unglücklicherweise hereingespült, hat derselbe den Erwartungen der Behörden oder des Ingenieurs nicht entsprochen und es werden neue Werke errichtet werden müssen, um ihn von wesentlichen oder practischen Nutzen für den Handel zu machen.

Kleine Küstenfahrer von ungefähr 12 bis 18 Tonnen Tragfähigkeit können innerhalb seines Einflusses ankern.

Keine Reduction bei den Ein- und Ausschiffungskosten für Güter ist bis jetzt zu Stande gebracht.

Seit Mai 1839 ist eine Abgabe von 2 %, auf den Betrag der Tarifs-Abgaben zu berechnen, mit einer Zulage von 10 % auf Einfuhren in La Guayra erhoben worden unter der Benennung von Hafengeld bei der Einclarirung der Schiffe noch über die Hafenabgabe von 7 Cents oder 2⅓ Pence bei der Einclarirung pr. venezuelanische Tonne. Diese ist eine auf die Einfuhren einwirkende Abgabe, da dieselbe von den Eigenthümern oder Empfängern der Güter bezahlt wird.

Der Ertrag derselben ist zu örtlichen Zwecken bestimmt, wird jedoch gegenwärtig zu den Kosten bei Errichtung des Wellenbrecher ausschliesslich verwandt.

Während des venezuelanischen Finanzjahrs, welches mit dem 30. Juni 1844 endete, belief sich diese Abgabe auf 144 Dollars 42 Cents.

Bakengeld von 6 Cents wird von nationalen und fremden aus einem fremden Hafen in den Hafen von La Guayra einlaufende Kauffahrteischiffe erhoben; aber dieselbe wird nicht von Schiffen, die aus andern Häfen der Republik kommen, erhoben.

Mit dem Ertrage dieses Capitals beabsichtigt man einen Leuchtthurm auf den Roques zu errichten, einer gefährlichen Felsengruppe, ungefähr 78 Meilen nördlich von La Guayra, an welchen viele Schiffe auf ihrer Reise von St. Thomas und Porto-Rico und nach den Vereinigten Staaten und Europa Schiffbruch gelitten haben.

Maass und Gewicht. — 123 ℔ (libras) spanisch = 125 ℔ englisch; 98,$_{392}$ ditto = 100 ditto; 25 ditto = 1 Arroba; 100 d°. = 1 Quintal; 110 ditto = 1 Fanega; 108 Ellen (Varas) spanisch = 100 Yards englisch; 3 Fuss (Pies) spanisch = 1 Vara; 12 Zoll (Pulgadas) spanisch = 1 Fuss.

Die englische Wein-Gallone wird beim Messen flüssiger Sachen gebraucht. 4 Gallonen werden wie 1 Arroba, und 5 Flaschen wie 1 Gallone angesehen.

Im Uebrigen wie in Spanien, siehe: Cadix.

Tonnen-Inhalt. — Ungefähr 140 venezuelanische Tonnen = 100 Tonnen englisch; ungefähr 112½ ditto = 100 Tonnen der Vereinigten Staaten, und ungefähr 134½ ditto = 100 Tonnen französisch.

Der Gesammtbetrag der Hafenabgaben auf Schiffe welche einclariren und mit Ladungen von La Guayra ausclariren, kann auf 4 *s.* 4/25 *d.* pr. Tonne, brit. Maass, geschätzt werden.

Valdivia,

ist ohne Zweifel der schönste Hafen in Chili. Er liegt ungefähr 16 Meilen von der Mündung des Calcutta oder Valdivia Flusses. Linienschiffe können hier mit Sicherheit vor Anker liegen. Die Wassertiefe in der Mitte der Bay beträgt 6 bis 7 Faden, dicht an der Küste 5 Faden.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 164 Tonnen:

Tonnengeld à 2 Reale pr. Tonne	41 $	— R.	
Ankergeld	2 »	— »	
Hafencapitains-Gebühr	2 »	— »	
Hafenaufsehers-Gebühr für Besichtigung der Luken	17 »	2 »	
Lloyd's Agent für Ordre an den Hafenaufseher die Luken zu besichtigen	4 »	— »	
Britischen Viceconsul	12 »	— »	
	78 $	2 R,	
oder circa	16 £	8 *s*.	

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. Siehe: Cadix.

Mazatlan.

Unkosten anf ein Schiff von 200 englischen oder 256 mexicanischen Tonnen.

Tonnengeld, 256 Tonnen à 12 Reale pr. Tonne	384 $	— R.
Hafencapitains-Gebühren	28 »	4 »
Ein Bogen Stempelpapier	8 »	— »
	420 $	4 »

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. Siehe: Cadix.

Mexicanische Häfen.

Hafen von Vera Cruz. Es ist dies nichts weniger als ein guter Hafen, sondern nur eine Rhede. Die kleine Insel St. Juan de Ulloa, die von der ungeheuren Festung eingenommen ist, liegt 500 bis 600 Yards von dem Molo von Vera Cruz, zwischen welchen Punkten alle Kauffahrteischiffe ankern. Es ereignet sich oft, dass heftige Nordwinde, los Nortos genannt, die Schiffe an die Küste treiben und selbst dem Molo bedeutend schaden. Der Ankergrund ist schlecht. An der Nordwest-Spitze der Insel befindet sich ein glänzendes Dreh-Licht, welches 80 Fuss über dem Meeresspiegel erhaben ist. Fremde Kriegsschiffe ankern ungefähr 3 Meilen unterhalb

nahe bei der Insel Sacrificios. Ein sehr schmaler Canal bietet die einzige Passage für Kriegsschiffe, welche folglich unmittelbar unter den Kanonen des Forts passiren müssen.

Der Hafen von Tampico hat sowohl beim Eingang von Boca del Rio als auch von Brazo de Santiago eine Barre, welche nur kleine Brigs und kleinere Schiffe zulässt; die Flüsse, welche in die Laguna fliessen, sind ziemlich weit fahrbar. Hier ist es ganz oder fast so ungesund wie zu Vera Cruz.

Der Hafen von Matamoras wird durch den Rio Bravo del Norte gebildet und liegt ungefähr 40 Meilen von der Stadt, wo das Zollhaus ist. Es sind hier 2 Häfen, nämlich: der Brazo de Santiago und Boca del Rio, von denen der letztere ungefähr 9 Meilen nach Süden von dem ersteren liegt. Vor beiden liegt eine Barre, von denen, die von Brazo gemeiniglich 8 bis 10 Fuss Wasser hat und die von Boca del Rio 4 bis 6 Fuss. Diese Barren sind während eines starken Windes unpassirbar. Der Ankergrund in beiden Häfen ist gut in 3 bis 5 Faden Tiefe, aber die Schiffe liegen dort während der in August und September so häufigen Stürme nicht ganz sicher. Schiffe können den Fluss nicht bis nach der Stadt hinauffahren. In dem Brazo löschen dieselben vermittelst Lichterschiffe und im Boca del Rio an den Ufern des Flusses. Die Fluth steigt und fällt nur wenige Zoll.

Es ist hier kein Leuchtthurm und die Küste sehr flach. Das beste Anzeichen für ein ankommendes Schiff, dass es sich in der Nähe des Hafens befindet, ist die durch den Fluss verursachte Veränderung der Farbe des Wassers, welche sich auf einige Entfernung nach See erstreckt.

Bei der Ankunft eines Schiffes unfern von einem dieser Häfen, fährt der Lootse nach demselben aus, wenn es auf der Barre nicht zu stürmisch ist. Ein Zollbeamter nimmt alle Papiere in Empfang und giebt den Capitain einen Empfangschein über dieselben.

Geldwechsel, Gewicht und Maass. — 1 Dollar = 8 Realen und 1 Real = 2 Medios. Das Courantgeld des Platzes, dinero provisional, obgleich es genau dieselben Benennungen hat, ist 2½ % weniger werth, als der neue mexicanische Dollar, welcher die einzige Münze, die ausgeführt oder am Zollhause angenommen wird, d. h. 2½ % ist die am Platze bezahlte Prämie beim Einwechseln des einen für den andern; aber der Unterschied zwischen dem innern Werthe der beiden Münzen ist, wie wir hören, weit grösser.

1 Quintal = 4 Arrobas = 100 ℔ spanisch; 100 ℔ spanisch = 101,75 ℔ englisch. 1 Vara = 36 Zoll, 108 Varas = 100 englischen Yards.

Lootsengeld. — Beim Boca del Rio zahlt man 5 Dollars pr. Fuss Tiefgang, beim Brazo de Santiago 3 Dollars pr. Fuss Tiefgang.

Ein Gesundheits-Certificat ist immer erforderlich.

Unkosten und Abgaben für Bakenlichter, Boyen, Kais, Werfte, etc., keine.

Häfen des stillen Meeres, in Mexico.

Acapulco oder Los Reyes liegt an der Küste der Südsee. Der einzige Handel, welchen es gehabt haben kann, war eine ehemals bei der Ankunft der Galionen von China gehaltene Messe und nach Abfahrt derselben gab es kein anderes Mittel für das Volk den Handel zu unterhalten. Das Castell und königliche Fort von San Diego, mit Artillerie versehen, liegt auf einem Vorgebirg, welches sich einen Flintenschuss weit in die See erstreckt. Der Hafen ist sicher und so geräumig, dass 500 Schiffe in demselben mit Bequemlichkeit vor Anker liegen können. Er ist von sich hoch erhebendem Boden umgeben. Seine hauptsächlichste Einfahrt, durch eine längliche Insel gebildet, ist an der Südseite und neigt sich etwas nach Südwest. Dieselbe Insel bildet auch noch eine andere Einfahrt, welche man Chica oder die kleine

nennt. Die Canäle auf beiden Seiten der Insel sind 25 Faden tief. Der Haupthandel von Acapulco war der mit Manilla. Die Breite ist nach Humboldt 16° 50′ 29″ und die Länge nach demselben 99° 46′. Den Spaniern zufolge ist die Breite 16° 50′ 30″ und die Länge 100°, indem die beiden Längen nach dem Meridian von Greenwich gemessen sind.

Die Häfen San Blas und Mazatlan sind die andern Haupthäfen; als Hafen ist keiner von ihnen gut.

Angabe aller Hafen- und anderer Abgaben auf fremde Schiffe in den Haupthäfen der mexicanischen Republik.

Häfen.	Tonnengeld.	Wasserabgaben	Lootsengeld.	Ballast-Kosten.	Gesundheitscertificat.	Hafenmeisters Gebühren.	Stempel.
	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.
Vera Cruz	1½	⅛ per Tonne.	38½ für jedes Schiff.	55 per Barce Ladung von 25 Tonnen.	. . .	10	8
Tampico .	1½	2 per 9 Fuss Maasse.	1 per Tonne.	. . .	10	10	. . .
Matamores	1½.	. . .	Gratification an den Lootsen 16½.	. . .	. . .	6	8
San Blas . Mazatlan . Guyamas .	1½	. . .	. . .	. . .	. . .	16, u. für jedesmaliges Verlegen des Schiffs.] 4	. . .

Ob ein Schiff einen Lootsen nimmt oder nicht wird das Lootsengeld doch stets von fremden Schiffen gefordert. Die Kosten für Ballast sind übermässig hoch und drücken sehr die Rheder von fremden Schiffen. Die Ballastzufuhr ist ein Monopol in den Händen der Bootseigenthümer. Kein fremdes Schiff darf seinen Ballast vom Strande, wo Sand im Ueberfluss ist, holen. Könnte die mexicanische Regierung bewogen wer-

den jedem Schiffe zu erlauben mit seinen eigenen Böten Ballast zu holen, so würde der Preis des Ballastes weit niedriger sein und den englischen Rhedern eine grosse Erleichterung gewähren. Scheine werden nicht in allen Fällen ausgegeben, dergleichen finden nur Statt bei Wasserabgaben, Lootsengeld und Gesundheits-Certificate; Ausnahmen sind nur beim Tonnengeld, Hafencapitains-Gebühren und Stempel. In der Nähe dieser Küste giebt es keine Leuchtthürme. Eine ungeheure und extra Abgabe, von dem Willen oder Eigensinn der einzigen Lootsenstation an der Barre abhängig, welche nicht unter Controlle der Regierung steht, findet für geleisteten Beistand bei in Seenoth befindlichen Schiffen Statt. Scheine werden von dem Zollhause für die Bezahlung des Tonnengelds und von dem Hafencapitain für die von ihm erhobenen Gebühren gegeben.

Die hier specificirten Abgaben werden von allen fremden Schiffen und unter allen Umständen gefordert, sie mögen beladen oder in Ballast sein, wenn sie wegen Ordre oder Bedürfnisse anlaufen. Jedes Schiff, welches in dem Hafen oder auf der Rhede die Anker fallen lässt, ist, selbst wenn es keine Ladung am Bord hat, diesen Abgaben unterworfen; wenn dasselbe beladen ist, muss die ganze Ladung gelöscht werden, sie mag für diesen oder einen andern Platz bestimmt sein. Auf der Westküste von Mexico giebt es keine Leuchtthürme, Boyen oder Hafenanker noch irgend eine Lootsenstation; auch sind dort keine Dienste noch Vortheile, welche das übermässige Tonnengeld und andere geforderte Abgaben rechtfertigen könnten.

Fremde Schiffe, mit Ausnahme der britischen, geniessen keine Vortheile. Mexicanische bei dem Küstenhandel verwendete Schiffe sind von allen den in dieser Angabe specificirten Abgaben frei. Fremde Schiffe dürfen keinen Küstenhandel führen.

Britisches Consulat, Mexico den 30. Mai 1846.

Kein Land legt so ungeheure Kosten auf Schiffe wie Mexico. Z. B.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 125 Tonnen Register zu Tampico.

Lootsengeld.			
125 Tonnen à 1 $	125 $ — c.	à 4 s.	25 £ — s.
Tiefgang, 9 Fuss à 2 $. .	18 » — »	à 4 »	3 » 12 »
An den Lootsen	6 » 50 »	à 4 »	1 » 6 »
wofür Scheine gegeben werden	149 $ 50 c.		29 £ 18 s.
Tonnengeld.			
135 Tonnen, mexicanisches Maass, wofür kein Schein gegeben wird, à 1½ $	202 $ 50 c.		40 £ 10 s.
	352 $ — c.		70 £ 8 s.
Gesundheits-Certificat.			
Bericht im Certificate . . .	10 $ — c.		2 £ — s.
Hafencapitains-Gebühr, kein Schein	10 » — »		2 » — »
Stempel	8 » 50 »		1 » 14 »
	380 $ 50 c.		76 £ 2 s.

Tampico, den 5. Februar 1847.

Municipal- und Hafenabgaben zu Tampico, Mexico. — Die folgende allgemeine Ordre von General Patterson, Befehlshaber der Truppen der Vereinigten Staaten erlassen, ist für alle Kaufleute, welche Handels-Verbindungen mit jenem Hafen haben, von Wichtigkeit. Das Kaigeld und die Stadtabgaben scheinen nur insoweit, als sie den Handel nach und von den Vereinigten Staaten mit Schiffen derselben betreffen, abgeschafft zu sein; aber die Herabsetzung der Hafenkosten und Hafenabgaben auf die Hälfte, die Herabsetzung des Lootsengeldes, ausgehend und einkommend, von 9 auf 7 Dollars pr. Fuss und die Abschaffung der Marktabgaben sind Vortheile an denen Alle Theil nehmen werden.

1) Es wird hierdurch verordnet, dass alle Entschliessungen, Ordonnanzen und Gesetze, welche hierbei von dem Municipal-Committee zu Tampico beschlossen werden können, dem Oberbefehlshaber der Truppen der Vereinigten Staaten zu seiner Berücksichtigung und Genehmigung vorgelegt werden, ohne welche sie nicht in Ausführung gebracht werden sollen.

2) Hafen-Kosten und Hafen-Abgaben werden hierdurch auf die Hälfte der verschiedenen bisher von dem Municipal-Committee festgesetzten Summen herabgesetzt, und der aus dieser Quelle erhobene Betrag wird an den Senior Wundarzt der Armee zu Tampico zum Besten des Hospitals wöchentlich ausgezahlt werden.

3) Die bisher für Producte oder Kaufmannsgüter jeder Art, unter den Namen Kaigeld und Markt-Abgaben geforderte Abgaben, da sie eine indirecte Taxe für americanische Bürger und den americanischen Handel sind, werden von dem heutigen Datum aufhören auf alle Producte oder Kaufmannsgüter, welche von den Vereinigten Staaten in deren Schiffen kommen oder nach denselben gehen, gelegt zu werden.

4) Die Verordnungen, welche die bisher unter dem Namen Markt-Abgaben auferlegte Kosten geltend machte, ist, in sofern dieselbe sich auf keine hiesigen Ansässige Bezug hat, hierdurch abgeschafft.

Personen, welche nicht in der Stadt wohnen, dürfen zu Markte kommen und Stände auf den Strassen oder Plätzen einnehmen, wo sie frisches Fleisch aller Art, Federvieh, Wildprett, Milch, Eier, Obst und Gemüse und andere Producte frei von Auflagen oder Unkosten verkaufen können. Dieses Privilegium wird nicht auf die in der Stadt wohnenden Personen ausgedehnt werden, welche von denen, die nach der Stadt kommen, kaufen, um wieder zu verkaufen. Denselben ist verboten irgend einen zu Markte gebrachten Artikel zu monopolisiren und sie sollen solchen Auflagen und Unkosten,

welche das Municipal-Committee aufzulegen für gut halten möge, unterworfen sein.

5) Der gegenwärtige Ansatz des Lootsengelds, nämlich fünf Dollars pr. Fuss für ankommende Schiffe und vier Dollars pr. Fuss für diejenigen, welche ausclariren, wird bei der jetzigen Zunahme des Handels, besonders da Dampfschiffe der Vereinigten Staaten öfters ihren Beistand leisten, für übermässig gehalten. Es wird daher verordnet, das Lootsengeld auf 7 Dollars pr. Fuss, in vollem, für das Lootsengeld einkommend und ausgehend, herabzusetzen. Die Bezahlung dieser Summe soll von dem Zolleinnehmer, ehe eine Ausclarirung gegeben ist, bescheinigt werden.

Auf Befehl des General-Major Patterson.
(Unterz.) Geo. A. MCall a. a. G.

Haupt-Quartier, zweite Division der Occupations-Armee.

Der Secretair des Schatzamts der Vereinigten Staaten hat den neuen in den von den Americanern in Besitz genommenen mexicanischen Häfen zu erhebenden Zoll-Tarif bekannt gemacht.

Alle mexicanischen Häfen und Plätze welche jetzt in unserm Besitze sind oder kommen können, sind unserm Handel und dem aller anderer Nationen mit allen Schiffen, mexicanischen ausgenommen, unter [folgenden Anordnungen geöffnet:

1) Der Capitain des Schiffes muss innerhalb vier und zwanzig Stunden nach seiner Ankunft dem Officiere der das Commando in dem Hafen führt, ein Manifest der Ladung einliefern, welches von dem Zolleinnehmer des Hafens, von welchem er abgesegelt ist, oder von einem Consul einer Nation, mit welcher wir in Frieden sind, bei Strafe von einem Dollar pr. Tonne, beglaubigt sein soll.

2) Ein Tonnengeld von einem Dollar pr. Tonne soll von dem Capitain in jedem Hafen statt aller Hafen-Abgaben bezahlt werden.

3) Schiffe, welche in einem Hafen ankommen, müssen dort ihre ganze Ladung ausladen; aber keinem Schiffe, ausgenommen diejenigen, welche in den Vereinigten Staaten einregistrirt sind und Bürgern derselben gehören, ist es erlaubt irgend Güter als Producte von Mexico, von einem Departement nach dem andern an der Küste zu transportiren, und jede Uebertretung wird das Schiff der Beschlagnahme und Confiscation unterwerfen. — Hier folgt ein langer Tarif.

Verbotene und Contreband Güter.

5) Die folgenden Güter, Waaren und Kaufmannsgüter sollen als Kriegs-Contreband angesehen werden und die Einfuhr derselben ist bei Strafe der Beschlagnahme und Confiscation der Güter und des Schiffs, in welchem die besagten Güter gefunden werden können, streng verboten: Schiesspulver, Salpeter, Schiess-Baumwolle, Blei, Sulphur, Schwefel, Kanonen, Schwerter, Dolche, Lanzen, Speere, Sackhauer, Büchsen, Musketen, Seitengewehre, Schiessgewehre und alle andere Werkzeuge, Instrumente und Kriegs-Munition.

Die Einfuhr folgender Güter, wird bei Strafe der Wegnahme verboten: Stahl in Stangen, Platten etc., oder in andern Formen, ausgenommen bei Stangen, die kleiner als ein Quadratzoll sind, zu Bergwerks-Zwecken bestimmt.

6) Wenn die Zölle nach dem Gewichte auferlegt werden, wird für Tara oder Gutgewicht nichts vergütet; der Zoll wird auf Bruttogewicht gerechnet und keine Vergütung für Schaden oder etwas daran fehlendes gemacht; sobald Zweifel über den Preis obwaltet, wird der höchste dabei angeschlagen werden.

7) Der Empfänger muss Facturen über die Güter, in denen deren Character beschrieben und deren Werth festgesetzt ist, vorzeigen, welche eidlich von dem Eigenthümer oder Käufer zu beglaubigen sind. Dieselben müssen in dem Gelde des Landes, aus welchem die Güter eingeführt sind, ausgestellt werden. Auf betrügerische Weise facturirte Güter

werden confiscirt. Der Hafen-Commandant wird den Zoll in Empfang nehmen.

8) Güter, für welche die Abgaben nicht innerhalb 30 Tage nach Ankunft des Schiffs bezahlt worden sind, werden in Beschlag genommen und für die Bezahlung der Abgaben verkauft werden.

9) Alle der Confiscation unterworfene Güter werden innerhalb 10 Tagen nach der Beschlagnahme verkauft werden.

10) Auf Güter, für welche die Facturen wie angeordnet nicht beglaubigt sind, soll noch ein Viertel des Zollgeldes überher erhoben werden.

11) Wenn der im Manifeste genannte Bestimmungshafen nicht in Besitz der Vereinigten Staaten ist, kann derselbe geändert werden.

12) Wenn ein im Manifeste specificirter Artikel fehlt, soll das Schiff 1 Dollar pr. Tonne Strafe bezahlen; wenn einige gefunden werden, die nicht im Manifeste stehen, sollen sie confiscirt werden; wenn der Werth derselben 1000 Dollar übersteigt, soll das Schiff in Beschlag genommen und confiscirt werden.

13) Folgende Güter sind zollfrei: Maschinerie und Maschinen, bestimmt in den Gold- oder Silberminen von Mexico gebraucht zu werden.

14) Bei der Ankunft irgend eines Schiffes soll sogleich eine Schildwache an Bord gestellt werden. Passagiere können landen wenn das Tonnengeld bezahlt worden ist.

15) Wenn Grund zu Verdacht falsch facturirter Güter vorhanden ist, sollen dieselben taxirt werden. Alle nicht 10 Tage nach der Ankunft gelandete Güter sollen von dem Commandanten in das Lagerhaus gebracht werden. Am 1sten jeden Monats sollen Berichte an den Kriegs- oder Marine-Secretair gemacht werden.

16) Mexicanische Gesetze und Zollgesetze sind abgeschafft, nämlich alle Abgaben auf Ausfuhren, etc.

18) Ausclarirungen und Manifeste der Ladungen müssen für auswärts bestimmte Schiffe besorgt werden.

19) Diese Ausclarirungen beziehen sich zugleich auf Plätze, die in den Besitz der Vereinigten Staaten kommen können. Kein Rückzoll wird auf Ausfuhren von mexicanischen Häfen zugestanden werden. Keine Gebühren sollen für die Ausübung irgend einer der durch diese Anordnungen auferlegten Pflichten gestattet werden.

20) Alle auf den Commandanten fallende Pflichten können von ihm auf andere übertragen werden.

Barre von Tampico. — Wir vernehmen dass eine amtliche Mittheilung an die Regierung gemacht worden ist, dass die Gefahren, welche, wie uns berichtet wurde, auf die Barre von Tampico existiren, nur noch dem Namen nach da sind, indem jetzt jede Erleichterung, die Schiffe in den Hafen und aus demselben zu schleppen, eingeführt ist. Dass solches der Fall ist, muss man hoffen, da es das Mittel ist, grosse Unbequemlichkeiten und schwere Kosten zu ersparen.

Es scheint, dass die mexicanischen Lootsen die Gewohnheit gehabt hatten die Schiffe an der Aussenseite aufzuhalten, indem sie die Unzulänglichkeit der Wassertiefe, über die Barre zu kommen, vorgaben, aber in der Wirklichkeit sie zu nöthigen, ihre Ladungen auf der Rhede mit ungeheuren Kosten zu löschen.

Iquique

ist ein Seehafen in Süd-Peru, der von einer Insel gleichen Namens geschützt wird.

Unkosten auf ein britisches Schiff von 195 Tonnen, mit Ballast einkommend und einer Ladung ausgehend:

Ballast wird an der Aussenseite des Hafens über Bord geworfen.

Tonnengeld 48 Dol. 6 R.; Hafencapitain 12 Dol. 4 Realen	61 $	2 R.
Erlaubniss zu laden	3 »	— »
Hafen-Agentschaft, in jedem Hafen gerechnet, ausser Provision	100 »	— »
	164 $	2 R.
	oder circa 36 £	5 *s.*

Maxalonies liegt ungefähr 23 Meilen und Passagua ungefähr 45 Meilen von Iquique entfernt; in keinem von beiden sind Hafenabgaben. Die obigen Unkosten finden jedoch Statt, wenn ein Schiff einen Theil ladet und zu Iquique voll ladet, und circa 10 Dollar an den Zollbeamten um das Wiegen der Ladung zu beaufsichtigen. Im Hafen von Iquique sind nur kleine Buchten, und Schiffe müssen in Arica (ungefähr 120 Meilen davon) oder in Callao ausclarirt werden.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Cadix.

Laguna de Terminos.

Abgaben auf ein britisches Schiff von 196 Tonnen, mit Ballast einkommend und Ladung ausgehend:

Tonnengeld auf 196 Tonnen, mit 10 % auf das britische Register Zulage à 1½ Dollar pr. Tonne	321 $	5½ R.
Sanitäts-Commission	4 »	— »
Hafencapitain	7 »	4 »
Hospital 6 Dollar, Ankergeld 3 Dollar	9 »	— »
Gesundheits-Certificat 6, Ausclariren 6 Doll.	12 »	— »
Consulat-Gebühren	4 »	— »
Lootsengeld einkommend und ausgehend	3 »	— »
	360 $	9½ R.

Cours 4 *s.* 6 *d.* Sterl. pr. Dollar oder circa 81 £ 7 *s.*

Zwischen Laguna und dem Meere ist eine lange Barre von 12½ Fuss. Schiffe, welche tiefer gehen, müssen an der

Aussenseite, ungefähr 12 Meilen von Laguna, liegen, um zu laden. Die Lichterfracht ist sehr kostspielig. Schiffe bezahlen nur das Tonnengeld in Einem Hafen, wenn sie auch zurückkehren und einen Theil ihrer Ladung in irgend einem andern Hafen des Staats einnehmen sollten. In Laguna ist ein Arzt, welcher mit den Schiffscapitainen contrahirt, um während ihres Aufenthalts für ungefähr 30 Dollars ihre Mannschaft zu bedienen. Während des Winters ist es ungesund.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. Siehe Cadix.

Lamar,

ehemals Cobija genannt, liegt auf der Westküste von Süd-America, unter 22° 39′ 30″ südlicher Breite und 70° 12′ westlicher Länge. Es vereinigt in sich den grössten Theil des auswärtigen Handels der Republik Bolivia. Der Hafen, welcher ungefähr eine Meile sich in das Land hinein erstreckt, ist gut, aber den südlichen und südwestlichen Winden, welche hier an der Küste gewöhnlich und vorherrschend sind, sehr ausgesetzt. Lamar liegt ungünstig, da dessen Hafen einen grossen Mangel an frischen Wasser hat und alle Lebensmittel desselben müssen zur See von Valparaiso oder Arica eingeführt werden. Lamar ist nach einem Decrete vom 1. Juli 1843 ein Freihafen, wie folgt:

1) Von und nach dem 1. Juli d. J. 1843 soll der Hafen von Lamar durchaus frei und offen sein.

2) Schiffe jeder Nation können in diesen Hafen einlaufen und so lange sie wollen darin bleiben, ohne irgend einer Abgabe, entweder bei ihrer Ankunft, oder während ihres Aufenthalts, oder bei ihrer Abfahrt unterworfen zu sein.

3) Dieselben sollen von allen Abgaben an Anker- und Tonnengeld, wie auch von der Abgabe für das Verlegen des Schiffs, von der Ausladungs-Abgabe, oder von derjenigen für das Wiedereinnehmen der Ladung, von der Niederlage, von dem Lagern oder unter irgend einer andern Benennung frei sein.

4) Güter können in privat Waarenlagern ohne irgend eine Dazwischenkunft von Seiten der Regierung niedergelegt werden.

5) Das Zollhaus im Hafen von Lamar ist aufgehoben und in der Stelle desselben wird ein Commissairs-Bureau sein, zu dem Zwecke, um Erlaubnissscheine zum Transport der Güter in das Innere zu ertheilen.

6) Sobald Güter in das Innere versandt werden sollen, müssen sie zuerst dem Bevollmächtigten zugleich mit der gleichlautenden Factura zur Besichtigung gestellt werden.

7) Der Bevollmächtigte wird dieselben in ein Buch eintragen, zugleich mit ihrem Werthe, der von zwei Kaufleuten des Platzes angegeben wird, und die Namen ihrer Eigenthümer, den Namen der Person an welche und den Platz wohin sie versandt werden sollen. Dieses muss von demjenigen, der die Güter einclarirt, unterschrieben werden, welcher sich auch zugleich verpflichtet, sie direct an das Zollhaus, für welches sie bestimmt sind, transportiren zu lassen, ohne eine der Kisten, Säcke oder anderen Packungen, von denen jedes vor der Absendung gemerkt, gesiegelt und nummerirt werden soll, zu öffnen. Diese Punkte müssen in dem Erlaubnissscheine ausgedrückt sein.

8) Der Bevollmächtigte soll mit der ersten Post dem Einnehmer des Zollhauses, für welches eine Waare bestimmt ist, mit genauer Angabe der Nummer, der Charactere, der Quantitäten und Qualitäten der verschiedenen Artikel eine Anzeige übersenden.

9) Die Güter dürfen nicht auf ungewöhnlichen Wegen, sondern nur durch Calama und auf den öffentlichen Landstrassen transportirt werden, und so oft sie durch irgend einen Platz, bei welchem eine Wache oder ein Bevollmächtigter angestellt ist, passiren, müssen die Erlaubnissscheine, damit die Ankunft derselben mit ihren ungebrochenen Siegeln behauptet werden könne, vorgezeigt werden.

10) Kaufleute müssen entweder persönlich oder durch einen Stellvertreter dem Hafen-Bevollmächtigten ein Certificat über die Ablieferung der Güter an das Zollhaus, für welches sie bestimmt sind, innerhalb 6 Monat von dem Tage der Einclarirung derselben beibringen; im Falle sie das nicht thun, müssen sie beim Ablauf obiger Zeit den ganzen Betrag der Abgaben für dieselben bezahlen.

11) Von und nach dem 1. Juli 1843 sollen alle in dem Hafen von Lamar einclarirten Güter eine Abgabe von nur 5 % bezahlen und noch dazu ½ % an den Consulado.

12) Die Abgabe von 5 % soll folgendermassen bezahlt werden: Im Hafen 2 % auf die vorhergenannte Werthangabe und die übrigen 3 % am Zollhause im Innern, für welches die Güter bestimmt sind; in jedem einzelnen Falle jedoch die eine Hälfte bei Ablauf von 3 und die andere beim Ablauf von 5 Monaten.

13) Alle aus dem Hafen von Lamar zu Lande nach irgend einer der angrenzenden Republiken transportirten Güter sollen nur einen Versendungszoll von 2 % bezahlen.

14) Eine Abgabe von 2 % soll auf ¾ aller Gold- und Silbermünzen, welche bei irgend einem der Zollhäuser im Innern zur Ausfuhr durch den Hafen von Lamar einclarirt sind, bezahlt werden.

15) Es ist durchaus verboten, Gold oder Silber in Barren oder Geschirr auszuführen, ausgenommen in kleinen Quantitäten zum Gebrauche derjenigen, welche dasselbe ausführen. Dasselbe wird mit Beschlag belegt werden, wo es diesseits der Districte von San Antonia, San Vincente, Atoca, Agua, De Castiia, Lequepate oder der Linie des Canals gefunden wird.

16) Alle Eisenwaaren für den Land- und Bergbau, auch Maschinerien, Instrumente der Wissenschaften und Künste, Eisen, Stahl, Quecksilber und moralische Bücher können zollfrei in die Republik eingeführt und Erzeugnisse von Bolivia gleichfalls ausgeführt werden.

17) Eine Prämie von 2 % auf deren Werth soll bei der Ausfuhr durch den Hafen von Lamar zugestanden werden von Cascarilla, Wolle, Zinn, Cacao und Caffee in der Form einer Verminderung von Abgaben nach dem Betrage der in das Innere aus demselben Hafen transportirten Güter.

Münze, Gewicht und Maass, wie in Spanien. Siehe: Cadix.

Batavia,

ein Seehafen und die Hauptstadt der schönen Insel Java, ist der Sitz der Regierung der holländischen Besitzungen in Ostindien und der Hauptstapelplatz des östlichen Archipelagus, an einer grossen Bay auf der Nordwestküste der Insel gelegen, unter 6° 12′ südlicher Breite und 106° 54′ östlicher Länge. Batavia ist auf einer sumpfigen Stelle an der Mündung des Flusses Jacatra erbauet; mehrere Strassen desselben sind mit Canälen durchschnitten, über welche zahlreiche Brücken führen, und die Ufer der Canäle sind nach holländischer Weise mit Bäumen besetzt. Der Jacatra ist für Schiffe von 35 bis 40 Tonnen 2 Meilen landeinwärts schiffbar. Der Hafen, oder vielmehr Rhede, ist durch eine Reihe kleiner Inseln geschützt und gewährt guten Ankergrund für Schiffe von 300—500 Tonnen, ungefähr 1½ Meilen von der Küste.

Hafenkosten. — Auf ein britisches Schiff von 260 Tonnen, welches eine allgemeine Ladung ein- und ausladet, würde die Abgabe ungefähr 10 £ 17 *s*. betragen; für ein Boot zur Bedienung des Schiffs circa 1 £ 16 *s*.; für das Notiren des Protestes 18 *s*.; Provision auf Auslagen 5 %; für das Ausclariren 8 *s*. 4 d.; Stempel 4 *s*. 6 *d*. Das Tonnengeld ist 1 *s*. 8 *d*. Sterling pr. Last = circa 2 Tonnen englisch.

Hafen-Anordnungen. — Folgendes ist das Wesentliche der Hafen-Anordnungen zu Batavia: 1) der Führer eines auf der Rhede ankommenden Schiffes darf selbst nicht an's Land gehen oder irgend Jemandem von seiner Mannschaft oder Passagieren an das Land zu gehen erlauben bis sein

Schiff von einem Boote von dem Wachtschiffe besucht worden ist; 2) der Capitain muss beim Landen erst dem Ober-Attendanten seine Aufwartung machen und nachher sich nach dem Polizei-Bureau begeben; 3) ein Manifest der ganzen Ladung muss innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft des Schiffs auf der Rhede am Zollhause eingeliefert werden; 4) der Capitain eines Schiffs muss, wenn er zuerst landet, dem Ober-Attendanten seine Schiffspapiere einliefern, welche ihm gehörig zurückgestellt werden, wenn er seine Hafen-Ausclarirung von derselben Behörde in Empfang nimmt; 5) keine Güter können nach Sonnenuntergang, bei einer Strafe von 500 fl., verschifft oder gelandet werden; 6) keine Güter können am Sonntage, ohne besondere Genehmigung des Wasser-Fiscal's, welche jedoch beim Nachsuchen fast niemals abgeschlagen wird, verschifft werden; 7) keine Musketen oder Ammunition können eingeführt werden; das Verbot erstreckt sich jedoch nicht auf Jagdgewehre welche über 100 Gulden werth sind.

Tarif. — Nach vielen Unterhandlungen ist festgesetzt worden, dass die mit englischen Schiffen eingeführten Güter eine Abgabe von 25 % ad valorem bezahlen sollen, und die unter niederländischer Flagge 12½ %; d. h. eine Abgabe zu Batavia auf den Preis en gros nicht unter Schloss. Der Ausfuhrzoll auf Caffee, wenn er mit einem fremden Schiffe nach einem fremden Lande ausgeführt wird, beträgt 5 Gulden pr. Picul; wenn er mit einem fremden Schiffe nach einem Hafen der Niederlande ausgeführt wird, 4 Gulden; und wenn er mit einem niederländischen Schiffe nach einem Hafen der Niederlande ausgeführt wird, 2 Gulden. Zucker, mit einem fremden Schiffe ausgeführt, zahlt 2 Gulden pr. Picul; aber wenn er mit einem niederländischen Schiffe ausgeführt wird, 1 Gulden. Reis, mit irgend einem Schiffe und nach irgend einem Lande ausgeführt, zahlt eine Abgabe von 3 Gulden pr. Coyang zu 27 Picul. Zinn, mit einem fremden Schiffe nach irgend einem Hafen ausgeführt, 4 Gulden pr. Picul, und mit

einem niederländischen Schiffe 2 Gulden pr. Picul. Der Handel mit Gewürzen ist ein Monopol der niederländischen Handelsgesellschaft.

Güter werden nicht nur zu Batavia, sondern auch in den Häfen von Samarang, Sourabaya und Anjier auf Java, und Rhio auf der Insel Banca, bei Bezahlung einer Abgabe von 1 % auf den Facturawerth, erhoben, in das Entrepôt aufgenommen.

Münze. — Man rechnet in Batavia nach Gulden, in Centimen oder 100 Theile getheilt, welche durch eine Kupfermünze oder Duyte vertreten wird. Der Gulden ist eine neue, besonders für Indien geprägte Münze, aber von demselben Werthe wie der Courantgulden in den Niederlanden. Man schätzt ihn gewöhnlich zu dem Ansatze von 12 auf das Pfund Sterling, allein das Courant-Pari beträgt 11 Gulden 58 Cent. pr. Pfund. Doublonen und die Münzen auf dem Continente von Indien nimmt das Zollhaus zu einem bestimmten Tarife an; den spanischen Dollar z. B. zu dem Betrage von 100 für 260 Gulden.

Gewichte. — Der chinesischen Gewichte bedient man sich gemeiniglich bei Handelsgeschäften zu Batavia, durch ganz Java und den übrigen holländischen Besitzungen in Indien. Dieselben sind der Picul und die Cattie, welche der 100ste Theil davon ist. Der Picul wird gewöhnlich auf 125 ℔ holländisch oder 133⅓ ℔ englisch geschätzt, aber zu Batavia ist er lange als 136 ℔ englisch angesehen worden.

Manilla,

die Hauptstadt von Luconia, der grössten der philippinischen Inseln, und die Hauptniederlassung der Spanier im Osten, unter 14° 36′ 8″ nördlicher Breite und 120° 53½ östl. Länge, ist an dem Ufer einer grossen, gleichnamigen Bay, an der Mündung eines Flusses, welcher für kleine Schiffe eine bedeutende Strecke in's Innere schiffbar ist, erbauet. Die kleineren

Schiffe ankern auf der Rhede zu Manilla in 5 Faden, indem die Nordbastion Nord 37° Ost peilt, die Fischereipfähle an der Mündung des Flusses Nord 18° Ost ungefähr 1 Meile entfernt; aber grosse Schiffe ankern zu Cavita, ungefähr 3 Leagues nach Süden hin, wo ein guter Hafen, welcher gegen die West- und Südwest-Winde wohl geschützt ist, sich befindet.

Die Hafen-Abgaben auf fremde Schiffe bestehen in einem Tonnengelde von 2 Realen oder ¼ Dollar pr. Register-Tonne und Gebühren, welche von 15 bis 20 $ wechseln, nach der Grösse des Schiffs für den Hafencapitain, Gesundheitsbeamtenbesuch, Pässe etc. Der Tarif, basirt auf einer Taxation des Zollhauses, wird alle 5 Jahre festgestellt. Die meisten mit fremden Schiffen eingeführten Güter bezahlen einen Einfuhrzoll von 14 % ad valorem, ausgenommen Weine und Spirituosen, welche meistentheils einer Abgabe von 30 bis 60 % unterworfen sind, es sei denn das Product von Spanien. Baumwollen-Twist von gewissen Farben, Messer etc., fertige Kleidungsstücke, europäische Früchte, Conditoreiwaaren und Essig 40 %, wenn sie mit spanischen Schiffen eingeführt, und 50 % wenn sie mit irgend einem andern Schiffe eingeführt werden. Britische und andere fremde baumwollene und seidene Manufacturen, dem inländischen Zeuge nachgemacht, Madras und Senegal Baumwollwaaren etc. zahlen 15 %, wenn sie mit spanischen Schiffen, und 25 %, wenn sie mit andern Schiffen eingeführt werden. Maschinerie aller Art zur Beförderung der Industrie, Baumwollen-Twist von gewissen Farben, Gold und Silber, Pflanzen und Sämereien werden zollfrei eingeführt; aber tropische Producte, dieselben wie die von den philippinischen Inseln, Schiesspulver, Schwerdter und andere Kriegsbedürfnisse etc. sind verboten, es sei denn, dass sie zur Wiederausfuhr gelandet werden. Ausfuhren von fast allen Arten mit spanischen Schiffen zahlen nur 1½ bis 2 % ad valorem, und mit fremden Schiffen das Doppelte dieser Abgaben; aber fabricirter Taback, Manilla Tauwerk, Hanf

Gold und Silber, gemünzt oder ungemünzt, wenn sie nach Spanien ausgeführt werden, sind zollfrei. Ueber das Nähere siehe die philippinischen Inseln.

Münze. — Das Haupt-Courantgeld in Manilla besteht in spanischen Dollars zu 8 Reale und 26 Gran; aber südamericanische Dollars sind auch im Umlauf.

Gewichte. — Die gebräuchlichen Gewichte sind das spanische Pfund, welches nahe an 2 % schwerer ist als das englische; 1 Arroba = nahe 25½ ℔ englisch; 1 Quintal = 102 ℔ englisch; und 1 Picul zu 5 Arrobas oder 1¼ Centner englisch. Der Cayan ist ein Maass für Reis etc., welcher von 96 bis 135 ℔ englisch wechselt.

Galle, ein Hafen von Ceylon.

Die Hafen-Abgaben betragen 4 *d.* pr. Register-Tonne. Regierungs- und Transportschiffe sind frei.

	£	s.	d.
Lootsengeld. — Schiffe unter 100 Tonn. zahlen	—	15	—
Schiffe von 100 und unter 200 Tonnen	1	2	6
» » 200 » » 400 »	1	10	—
» » 400 » » 600 »	2	5	—
» » 600 Tonnen und darüber .	3	—	—

Diese Abgaben werden gefordert, ob ein Signal für einen Lootsen gemacht ist oder nicht.

Münze, Gewicht und Maass, siehe: Ceylon.

Port Louis,

die Hauptstadt von Mauritius, liegt 20° 9′ 56″ südlicher Breite und 57° 28′ 41″ östlicher Länge, am Ende einer dreiwinkeligen Bay, zu welcher der Eingang etwas schwierig ist. Jedes sich dem Hafen nähernde Schiff muss seine Flagge aufhissen und zwei Schüsse thun, und wenn es bei Nacht geschieht ein Licht zeigen, wenn ein Lootse an Bord kömmt und das Schiff nach dem Eingang des Hafens zusteuert. Der Hafen ist sehr bequem zum Kielholen und Ausbessern, aber Lebensmittel aller Art sind theuer. In den stürmischen Monaten ist der

Ankergrund bei Port Louis nicht gut und der Hafen kann dann nur wenige Schiffe aufnehmen. Die Häuser der Stadt sind niedrig und grösstentheils von Holz gebauet. Stadt und Hafen sind ziemlich stark befestigt. Fast aller ausländischer Handel der Insel wird von hier aus getrieben. Unkosten auf ein britisches Schiff von 236 Tonnen mit Ladung einkommend und ausgehend bei 14 Fuss Tiefgang einkommend und 14 Fuss Tiefgang ausgehend sind wie folgt:

Lootsengeld, einkommend und ausgehend und Hafengeld	140 $ 18.
Polizei-Besuche 10 Dollar 40 Cents; Protest zu notiren 5 Dollar	15 » 40.
Pass 5 Doll.; Hospital-Rechnung 28 Doll. 50 Cts.	33 » 50.
Schiesspulver zu landen und zu verschiffen . . .	5 » —
Lichterfracht, um einen Theil der Ladung zu landen	13 » 41.
	207 $ 49.
	Circa 41 £ 8 *s.* —

Das Lootsengeld einkommend ist dasselbe wie das ausgehende und beträgt jedes ungefähr 3 £, welches die Benutzung der Werptrossen, Anker etc. einschliesst. Jetzt liegt dort ein Dampfboot, aber die Kosten sind ziemlich dieselben.

Münze, Gewichte und Maasse. — Nach den Anordnungen der Regierung ist der Franc gleich 10 Pence erachtet und der spanische Dollar 4 *s.* 4 *d.* Die Regierung rechnet nach Sterling, aber Kaufleute, Krämer etc. rechnen nach Dollars und Cents, und Dollars, Livres und Sous. Die Maasse und Gewichte sind diejenigen, wie sie in Frankreich vor der Revolution waren. 100 ℔ französisch = 108 ℔ englisch; der französische Fuss verhält sich zu dem englischen Fuss wie 100 zu $93,_{89}$, aber im Handel schätzt man ihn wie 16 zu 15. Die Velte = 1 Gallone 7 bis 8 Pinten englisch, aber in Handels-Geschäften wird sie immer zu 2 Gallonen genommen.

Hafen von **Akyab**, Küste von Arracan, am Bengalischen Meerbusen.

Da der Handel des Hafens von Akyab sehr schnell zugenommen hat, wird jetzt auf das Vorhandensein des Bakenlichts auf Faqueer's Point an dessen Eingang und auf die folgenden Anweisungen den Hafen anzusegeln, im Jahre 1844 von Capt. Paterson veröffentlicht, die Aufmerksamkeit der Seefahrer auf's Neue gelenkt. In diesen Anweisungen wurde das oben erwähnte Licht, welches zu der Zeit noch nicht vollendet war, als auf Mosque Point errichtet, beschrieben; aber diese Bezeichnung ist nun auf Faqueer's Point geändert worden, von welcher man annimmt, dass es diejenige sei, welche am besten bekannt ist und welche die ist, welche von dem Bevollmächtigten der Provinz darauf angewandt wird.

Anweisungen zum Ansegeln des Hafens von Akyab in den Arracanflusse.

Schiffe, welche während des Südwest Monsoons nach Akyab segeln, sollten nach dem südlichen Ende des westlichen Bolongo, unter 19° 50′ nördlicher Breite und 93° 3′ östlicher Länge, steuern, dann längs der Küste nord- und westwärts 5 oder 6 Meilen ab vom Lande fahren, bis das Bakenlicht auf der Great Savage am Eingange des Arracanflusses in Sicht kömmt, dann so steuern, dass sie dasselbe in die Peilung von Nord zu Ost oder Nord-Nord-Ost bringen, und wenn sie während der Nacht mit der einen oder der andern dieser Peilungen in den Hafen einzulaufen beabsichtigen, so werden sie im besten Wasser in 3 Faden bei niedrigen Springfluthen über die Barre kommen.

Nachdem sie über dieselbe und in tieferes Wasser gekommen sind, sollten sie den Cours nach Nord zu West oder sogar Nord-Nord-West nach dem Stande der Fluth und See zu der Zeit ändern, um die westlichen Felsen (über dem Wasser), welche auf die Entfernung von nahe einer halben Meile

vom Bakenlichte Südost ½ Süd peilen, zu umgehen; die Fluth tritt auf diesen Felsen ein.

Wenn das Bakenlicht, in 6 bis 9 Faden Wassertiefe, am Rande der westwärts liegenden Sandbank, Ost peilt, muss der Cours nach NNO. und NO. zu O. geändert werden, nachdem das Bakenlicht in die Peilung von SO. zu S. gebracht ist, wird das Schiff auf der innern Seite von Passage Rock sein, welcher 5 bis 7 Fuss über dem Wasser sich befindet und eine Viertel Meile entfernt von dem Savage-Bakenlicht NW. ½ N. peilt; dann sollte es, um das von Faqueer's Point hervorragende sich eine Meile nach Süden ausdehnende Riff zu vermeiden, NO. östlich steuern; einige der Felsen sind bei halber Ebbe über dem Wasser. Eine rothe Boje, welche mit Aufmerksamkeit in heller Nacht ohne Mondschein gesehen werden kann, liegt am südlichen Eingange in ungefähr 9 Faden Tiefe und nachdem Faqueer's Point in der Peilung von NW. zu N. bis NW. gebracht ist, sollte das Schiff ankern.

Ein kleines Bakenlicht auf Faqueer's Point ist beinahe vollendet; das Licht desselben wird ein dunkelrothes sein und ungefähr 6 Meilen weit oder 3 Meilen jenseits der Barre gesehen werden, als ein leitendes Zeichen von den westlichen Felsen frei zu halten, indem man es westwärts von dem Savage Bakenlicht beim Ein- und Aussegeln ein wenig offen hält und auch, um anzuzeigen wann das Schiff auf der innern Seite des Riffs in der Nähe von Faqueer's Point ist. Mit diesem Bakenlichte in der Peilung von NW. zu N., bis NW. ist guter haltbarer Ankergrund, der gegen die See völlig geschützt ist.

Ein Fremder sollte nicht versuchen bei Nacht einzulaufen, besonders in der Regenzeit ausgenommen, bei hohem oder niedrigem Wasser, da die Ebbe reissend in starken Wirbeln in der Nähe des Passage Rocke über die gefährliche Bank nach Westen und die Fluth in starken Wirbeln auf die Felsen läuft.

Von Norden kommende und nach Akyab bestimmte Schiffe sollten während des nordöstlichen Monsoons suchen das Tafelland auf der westlichen Bolongo, unter 20° 1′ nördlicher Breite, in Sicht zu bekommen, dann werden sie, wenn sie gerade Ost steuern, dem Austernriffe, unter 20° 5′ nördlicher Breite und 92° 40′ östlicher Länge, welches von dem Savage Bakenlichte 15 Meilen gerade nach Westen liegt, entgehen. Dieser Cours wird empfohlen, da, obgleich das Bakenlicht bei günstigem Wetter an der Aussenseite des Riffs in 16 bis 17 Faden Wassertiefe gesehen wird, die Tiefe plötzlich abnimmt und die Wahrscheinlichkeit von nebligem oder regnigem Wetter würde verhindern das Licht zu sehen und wenn man kühn fort steuerte, um dasselbe nördlich von 20° 1′ in Sicht zu bekommen, würde man die Sicherheit des Schiffs gefährden, indem man plötzlich auf den Austernfelsen oder Riff, ehe man das Bakenlicht in Sicht bekäme, gerathen würde.

Ich mögte es Fremden rathen sich bei keiner Gelegenheit des Canals innerhalb des Austernfelsens oder Riffs zu bedienen.

China.

Kraft des mit dem Kaiser von China abgeschlossenen Handelstractats sind die folgenden Handels-Anordnungen zwischen den beiden Regierungen festgesetzt worden.

Allgemeine Verordnungen denen zufolge der britische Handel zu Canton, Amoy, Ningpo und Shanghai oder Woosung geführt werden soll.

I. Lootsen. — Allemal wenn ein britisches Kauffahrteischiff in die Nähe irgend eines der vier dem Handel geöffneten Häfen kommt, nämlich: Canton, Amoy, Ningpo oder Shanghai soll dem Lootsen erlaubt sein dasselbe sogleich in den Hafen zu holen, und auf gleiche Weise, wenn ein solches britisches Schiff alle gesetzlichen Abgaben und Kosten entrichtet hat und im Begriff steht nach der Heimath zurückzukehren,

sollen Lootsen sogleich bewilligt werden, dasselbe ohne irgend einen Aufenthalt oder Verzug aus dem Hafen wieder in See zu bringen.

Rücksichtlich der diesen Lootsen zu gebenden Vergütung, welche von dem bei jedem besondern Hafen angestellten britischen Consul nach Billigkeit festgesetzt werden wird, welcher dieselbe mit gehöriger Rücksicht auf die zurückgelegte Entfernung, die gelaufenen Gefahren, etc. bestimmen wird, siehe: Canton.

II. Zollhaus-Wachen. — Der chinesische Ober-Zoll-Aufseher bei jedem Hafen wird die ihm am geeignetesten scheinenden Mittel ergreifen, um zu verhüten, dass die Einkünfte durch Betrug oder Schleichhandel leiden. So oft der Lootse ein britisches Kauffahrteischiff in den Hafen gebracht hat, wird der Oberzollaufseher einen oder zwei zuverlässige Zollbeamten mit Vollmacht absenden, deren Pflicht es sein wird, über die Zolleinkünfte gegen Betrügereien zu wachen. Diese werden entweder in ihrem eigenen Boote sich aufhalten oder am Bord des englischen Schiffes bleiben, wie es ihrer Bequemlichkeit am besten passt. Ihre Speisen und Ausgaben werden ihnen von Tag zu Tag von dem Zollhause geliefert, und sie können durchaus keine Gebühren weder von dem Capitain noch dem Empfänger der Ladung fordern. Sollten sie diese Verordnung übertreten, so werden sie nach Verhältniss des so geforderten Betrags bestraft.

III. Das Melden der Schiffscapitaine bei ihrer Ankunft. — Sobald ein britisches Schiff in einem der obenerwähnten Häfen die Anker geworfen hat, wird der Capitain innerhalb 24 Stunden nach seiner Ankunft sich nach dem britischen Consulate verfügen und seine Schiffspapiere, Connoissemente, sein Manifest, etc. dem Consul einhändigen, und wenn er dies unterlässt, zieht er sich eine Strafe von 200 Dollars zu; für die Ueberreichung eines falschen Manifestes verfällt er in eine Strafe von 500 Dollars. Wenn er die Ladung anbricht und zu

löschen anfängt, ehe er die gehörige Erlaubniss dazu erhalten hat, wird er eine Strafe von 500 Dollars erlegen, und die so ausgeladenen Güter werden confiscirt. Der Consul, wenn er die Schiffspapiere in Besitz genommen hat, wird sogleich eine schriftliche Mittheilung an den Ober-Zoll-Aufseher senden, welche den registrirten Tonnengehalt des Schiffs und die besonderen Gegenstände der am Bord habenden Ladung specificirt; wenn nun Alles dieses in gehöriger Form geschehen ist, wird Erlaubniss zum Löschen gegeben und die Abgaben, wie in dem Tarife vorgeschrieben ist, erhoben.

IV. Handelsgeschäfte zwischen englischen und chinesischen Kaufleuten. — Da bestimmt worden ist, dass englische Kaufleute mit irgend beliebigen Kaufleuten handeln können, so werden die chinesischen Behörden, sollte irgend ein chinesischer Kaufmann sich betrügerischer Weise verbergen oder in Schulden gerathen, die er nicht abzutragen im Stande ist, natürlicherweise bei darüber erhobener Klage ihr Möglichstes thun, den Schuldigen vor Gericht zu bringen. Es muss jedoch dabei deutlich eingesehen werden, dass, wenn derjenige, welcher das Obige begangen hat, wirklich nicht gefunden werden kann, todt oder bankerott ist, und durchaus nichts zum Bezahlen vorhanden ist, sich die englischen Kaufleute nicht auf den frühern Brauch der Hong-Kaufleute, welche für einander bezahlen, berufen und nicht länger erwarten, dass ihnen ihre Verluste ersetzt werden.

V. Tonnengeld. — Jedes englische Kauffahrteischiff soll, bei der Ankunft in einem der obenerwähnten vier Häfen, das Tonnengeld nach dem Ansatze von 5 Mace pr. Register-Tonne im Ganzen für alle Abgaben bezahlen. Die ehemals bei der Ankunft und Abfahrt erhobenen Gebühren jeder Art sind hinfort abgeschafft.

VI. Ein- und Ausfuhr-Abgaben. — Güter, sie mögen bei einem der obengenannten vier Häfen ein- oder ausgeführt sein, werden ins Künftige nach dem Tarife wie er jetzt fest-

gestellt und genehmigt ist, taxirt werden und keine fernere Summen ausser denen, welche in dem Tarife specificirt sind, erhoben werden. Alle ein englisches Kauffahrteischiff treffende Abgaben, ob auf ein- oder ausgeführte Güter oder als Tonnengeld aufgeführt, müssen erst im Vollen bezahlt werden, und nachdem dieses geschehen, wird der Ober-Zoll-Aufseher einen Ausclarirungsschein ertheilen, und nachdem derselbe dem britischen Consul vorgezeigt worden ist, wird er darauf die Schiffspapiere ausliefern und die Abfahrt des Schiffes gestatten.

VII. Untersuchung der Güter bei dem Zollhause. — Jeder englische Kaufmann, welcher eine Ladung ein- oder auszuladen hat, muss die gehörige Anzeige davon machen und das Nähere darüber dem Consul einhändigen, welcher sogleich einen anerkannten Dolmetscher seines eigenen Bureau's zur Mittheilung der besonderen Umstände an den Ober-Zoll-Aufseher absenden wird, damit die Güter gehörig untersucht und keiner der Betheiligten dem Verluste unterworfen werden kann. Auch muss der englische Kaufmann eine gehörig bevollmächtigte Person am Platze haben, um seine Interessen wahrzunehmen, wenn seine Güter für die Abgaben untersucht werden, sonst können Klagen, die entstehen sollten, nicht berücksichtigt werden.

Rücksichtlich solcher Güter, welche nach dem Tarife einer ad valorem Abgabe unterworfen sind, soll jede Partei, im Falle die englischen Kaufleute sich mit den chinesischen Beamten über die Feststellung des Werths nicht verständigen können, zwei bis drei Kaufleute ernennen, um die Güter zu besehen, und der höchste Preis, für welchen irgend einer dieser Kaufleute bereit sein werde dieselben zu erstehen, soll als der Werth der Güter angenommen werden. Um die Thara auf irgend einen Artikel, z. B. Thee, zu bestimmen, soll, wenn der englische Kaufmann sich mit dem chinesischen Zollbeamten nicht einigen kann, jede Partei so viele Kisten aus

jedem Hundert auswählen, welche, nachdem sie zuerst in Brutto gewogen, nachher taxirt und die durchschnittliche Thara auf diese Kisten als die Thara auf die ganze Partie angenommen werden. Nach diesem Grundsatze soll die Thara auf alle andere Güter in Packen festgesetzt werden. Wenn Streitigkeiten über einige Punkte, welche nicht geordnet werden können, entstehen sollten, kann der englische Kaufmann an den Consul appelliren, welcher das Nähere über dieses dem Ober-Zoll-Aufseher mittheilen wird, damit die Sache nach Billigkeit geschlichtet werden kann; aber die Appellation muss an demselben Tage geschehen, oder sie wird nicht berücksichtigt werden. Während solche Punkte noch nicht erledigt sind, wird der Oberzollaufseher zögern dieselben in seine Bücher einzutragen, um auf diese Weise eine Gelegenheit zu geben, dass die Gründe der Sache gehörig erforscht und geprüft werden können.

VIII. Art der Bezahlung der Güter. — Es ist schon oben festgesetzt worden, dass jedes in einem der 4 Häfen einlaufende Schiff alle Abgaben und alles Tonnengeld vor der Erlaubniss zur Abfahrt bezahlen soll. Der Oberzollaufseher wird gewisse Schroffs oder Banquierhäuser von bekannter Solidität auswählen, denen er Vollmacht geben wird, Abgaben von englischen Kaufleuten für Rechnung der Regierung in Empfang zu nehmen, und die Quittungen dieser Schroffs für das ihnen bezahlte Geld, sollen als Regierungsscheine angesehen werden. Bei Bezahlung dieser Abgaben können verschiedene Arten fremder Münze benutzt werden; aber da das fremde Geld nicht von gleicher Reinheit mit dem Sycea Silber ist, so werden die zu den verschiedenen Häfen ernannten Consuln nach Zeit, Ort und Umständen sich mit dem Oberzollaufseher bei jedem Hafen verständigen, welche Münzen in Zahlung genommen werden können, und wie viel Agio procent nöthig sein könne, um dieselben dem Standard oder reinem Silber gleich zu machen.

IX. Gewichte und Maasse. — Eine Anzahl Wagebalken zum Wägen der Güter, ferner eine Anzahl Geldgewichte und endlich eine Anzahl Maasse genau übereinstimmend gemacht mit denen, welche beim Zollhause zu Canton bisher im Gebrauche sind, die gehörig gestempelt und zum Beweis davon gesiegelt sind, werden im Besitze des Oberzollaufsehers und auch beim britischen Consulate in jedem der 4 Häfen gehalten; diese sollen die Normalgewichte und Maasse sein, wonach alle Abgaben berechnet und alle Summen an die Regierung bezahlt werden sollen. Im Fall irgend ein Streit zwischen englischen Kaufleuten und chinesischen Beamten entsteht, rücksichtlich der Gewichte oder Maasse der Güter, soll auf diese Normalgewichte und Maasse Bezug genommen und die Streitigkeiten danach entschieden werden.

X. Lichterschiffe oder Ladungsböte. — Allemal wenn ein englischer Kaufmann eine Ladung zu laden oder zu löschen hat, so kann er irgend eine Art beliebiger Lichterschiffe oder Ladungsböte miethen und die zu bezahlende Summe für ein solches Boot kann zwischen den Parteien selbst ohne Dazwischenkunft der Regierung ausgemacht werden. Die Anzahl dieser Böte soll nicht beschränkt noch ein Monopol derselben Jemandem bewilligt werden. Wenn Schleichhandel bei denselben stattfindet, so werden die Uebertreter natürlich nach den Gesetzen bestraft werden. Sollten einige dieser Bootsleute, während sie beschäftigt sind Güter für englische Kaufleute zu transportiren, betrügerischer Weise mit dem Eigenthum sich entfernen, so werden die chinesischen Behörden ihr Bestes thun ihrer habhaft zu werden, aber zu gleicher Zeit müssen die englischen Kaufleute alle zur Sicherheit ihrer Güter erforderliche Vorsicht anwenden.

XI. Ueberladen der Güter. — Kein englisches Schiff kann ohne specielle Erlaubniss Güter überladen. Sollte sich ein dringender Fall ereignen wo ein Ueberladen nöthig ist,

so muss der Umstand erst dem Consul vorgelegt werden, der ein Certificat darüber ausstellen wird und der Oberzollaufseher wird einen Specialbeamten schicken, um bei dem Ueberladen zugegen zu sein. Wenn Jemand sich erdreistet, ohne eine solche Erlaubniss nachgesucht und erhalten zu haben, Güter überzuladen, sollen alle auf diese Weise übergeladenen Güter confiscirt werden.

XII. Untergeordnete Consularbeamte. — An jedem zum Ankern der englischen Kauffahrteischiffe gewählten Platze kann ein untergeordneter Consularbeamter von bewährtem gutem Betragen angestellt werden, um gehörige Controlle über die Seeleute und andere zu führen. Derselbe muss sich bemühen Streitigkeiten zwischen englischen Seeleuten und Eingebornen zu verhüten, weil dieses von der höchsten Wichtigkeit ist, und sollte unglücklicherweise irgend etwas der Art stattfinden, so wird er auch auf gleiche Weise sein Bestes thun dieses freundschaftlich beizulegen. Wenn Matrosen an's Land gehen, um einen Spaziergang zu machen, sind Beamte erforderlich sie zu begleiten, und sollten dann Ruhestörungen stattfinden, so werden diese Beamte dafür verantwortlich gehalten. Die chinesischen Beamten können Eingeborne nicht hindern an die Seite der Schiffe zu kommen, um Kleidungsstücke oder andere Bedürfnisse an die am Bord sich aufhaltenden Seeleute zu verkaufen.

XIII. Streitigkeiten zwischen britischen Unterthanen und Chinesen. — So oft ein britischer Unterthan über einen Chinesen Ursache hat sich zu beklagen, muss er sich erst in das Consulat verfügen und seine Beschwerden vorbringen. Der Consul wird sich alsdann nach den Gründen der Sache erkundigen und sein Möglichstes thun dieselben freundschaftlich beizulegen. Hat ein Chinese gleichfalls Ursache sich über einen britischen Unterthan zu beschweren, soll der Consul seine Beschwerde nicht weniger anhören und sich bestreben dieselbe auf freundschaftliche Weise abzuhelfen. Wenn ein

englischer Kaufmann Anlass hat sich an die chinesischen Behörden zu wenden, so soll er eine derartige Schrift durch den Consul einsenden, welcher darauf zu achten hat, dass dieselbe anständig abgefasst ist, und wenn er sie anders findet, wird er befehlen dieselben abzuändern oder sich weigern die Schrift zu befördern. Wenn unglücklicherweise Streitigkeiten der Art stattfinden, dass der Consul sie nicht freundschaftlich beilegen kann, dann soll er den Beistand eines chinesischen Beamten in Anspruch nehmen, damit sie zusammen die Gründe der Sache untersuchen und nach Billigkeit entscheiden. Rücksichtlich der Bestrafung englischer Verbrecher wird die englische Regierung, die zur Erreichung dieses Endzweckes nöthigen Gesetze beschliessen und der Consul wird ermächtigt werden sie in Kraft zu setzen; rücksichtlich der Bestrafung chinesischer Verbrecher werden diese nach ihren eigenen Gesetzen verhört und bestraft, auf die Weise, wie es durch die Correspondenz, welche zu Nanking nach dem Friedenschlusse stattfand, bestimmt worden ist.

XIV. Britische Regierungs-Kreuzer, welche innerhalb der Häfen ankern. — Ein englischer Regierungs-Kreuzer wird in jedem der vier Häfen ankern, damit der Consul die Mittel habe, Seeleute und Andere besser im Zaume zu halten, wie auch Ruhestörungen zu verhüten; aber diese Regierungs-Kreuzer sollen nicht mit den Kauffahrteischiffen auf gleichen Fuss gestellt werden, denn, da sie keine Güter bringen und auch keinen Handel treiben, werden sie folglich weder Zölle noch Abgaben bezahlen. Der residirende Consul wird den Ober-Zoll-Aufseher regelmässig von der Ankunft und Abfahrt dieser Kreuzer in Kenntniss erhalten, damit er seine Maassregeln danach nehmen könne.

XV. Ueber die für britische Kauffahrteischiffe zu gebende Sicherheit. — Es ist bisher Brauch gewesen, dass, wenn ein engliches Schiff in den Hafen von Canton einlief, ein chinesicher Hong Kaufmann für dasselbe Sicherheit stellte und alle

Zölle und Abgaben wurden durch einen solchen Sicherheit leistenden Kaufmann entrichtet. Da aber diese Sicherheit leistenden Kaufleute nicht mehr vorhanden sind, so versteht es sich, dass der britische Consul ins Künftige für alle britische Kauffahrteischiffe, welche in irgend einem der obengenannten chinesischen Häfen einclariren, Bürge sein wird.

Auszug aus dem Ergänzungs-Tractat zwischen der Königin von Gross-Britannien und dem Kaiser von China.

Art. I. bestimmt, dass der neue Tarif bei den vier Häfen von Canton, Amoy, Ningpo und Shanghai in Kraft tritt.

Art. II. bestimmt, dass die allgemeinen Handels-Verordnungen in den vorbenannten vier Häfen in Kraft treten.

Art. III. bestimmt, dass alle unter der dritten Clausel der allgemeinen Handels-Verordnungen angesetzten Strafen und Confiscationen der chinesischen Regierung anheim fallen sollen.

Art. IV. bestimmt, dass britischen Kaufleuten nur in den unter Art. I. erwähnten vier Häfen zu handeln gestattet sein soll; dass britische Kauffahrteischiffe sich nach keinen andern Häfen oder Plätzen in China sich begeben sollen; dass, wenn sie dieses thun bei Uebertretung dieses Artikels, es den chinesischen Behörden frei stehen soll, sowohl das Schiff als die Ladung mit Beschlag zu belegen und zu confisciren; dass alle chinesischen Unterthanen, welche beim heimlichen Handel mit britischen Kaufleuten in andern Häfen oder Plätzen in China betroffen werden, wie die Gesetze in China darüber bestimmen, bestraft werden sollen.

Art. V. bestimmt, dass die vierte Clausel der allgemeinen Handels-Verordnungen auf beide Parteien Anwendung findet.

Art. VI. bestimmt, dass englische Kaufleute und andere Personen, welche in den vier Häfen wohnen oder nach denselben sich begeben, über gewisse Entfernungen, welche von den Local-Behörden und Consuln festzusetzen sind, und unter keinem Vorwande zu Zwecken des Handels hinausgehen

sollen; dass wenn Jemand, wess Rang, Stellung oder Beruf er auch habe, diesem Artikel zuwider handelt und in das Land zieht, soll er ergriffen und dem britischen Consul zur angemessenen Bestrafung übergeben werden.

Art. VII. bestimmt, dass britische Unterthanen und deren Familien nach dem beständigen Friedens- und Freundschafts-Tractate in den verschiedenen in Art. I. genannten Häfen wohnen können, und dass es ihnen freistehen solle, Grundstücke oder Häuser zu annehmbaren und billigen Preisen, wie sie unter dem Volke üblich sind, ohne alle Erpressung von irgend einer Seite kaufen oder miethen können. Die zu verkaufenden oder zu vermiethenden Grundstücke oder Häuser sollen von den Local-Behörden in Gemeinschaft mit den Consuln gesondert werden.

Art. VIII. bestimmt, dass alle fremden Länder, deren Unterthanen oder Bürger bisher zu Canton Handel getrieben haben, in den im Art. I. genannten 4 Häfen unter denselben Bedingungen wie England zugelassen werden sollen.

Art. IX. bestimmt, dass alle chinesischen Verbrecher und Uebertreter der Gesetze, welche um Schutz nach Hongkong oder auf britische Kriegs- oder Kauffahrteischiffe fliehen, nach dem Beweise oder Eingeständniss ihrer Schuld ausgeliefert werden sollen; dass jeder Matrose, Soldat oder jede andere Person, wess Kaste oder Landes sie auch sei, der ein Unterthan der Krone Englands ist und aus irgend einem Grunde oder unter irgend einem Vorwande desertirt, fliehet oder in das chinesische Gebiet entwischt, von den chinesischen Behörden ergriffen und eingesperrt, und sofort an den nächsten Consular- oder andern britischen Regierungsbeamten geschickt werden soll.

Art. X. bestimmt, dass ein britisches Kriegsschiff in jedem der 4 Häfen stationirt werden soll, um gute Ordnung und Zucht unter den Mannschaften der britischen Kauffahrteischiffe zu sichern und die nothwendige Autorität des Consuls über

britische Unterthanen zu unterstützen. Die Mannschaften solcher Kriegsschiffe sollen von dem commandirenden Officier sorgfältig im Zaume gehalten werden, und die Vorschriften, nicht in das Land zu streifen, sind bei ihnen auf dieselbe Weise, wie bei den Mannschaften der Kauffahrteischiffe, anwendbar. Die Kriegsschiffe sollen auf keinerlei Weise Hafenkosten oder irgend einer der allgemeinen bestimmten Verordnungen für den Handel unterworfen sein.

Art. XI. bestimmt, dass, zufolge des beständigen Friedens- und Freundschafts-Tractats, die britischen Truppen von Chusan (Tinghae) zurückgezogen werden und Coolung-soo der chinesischen Regierung zurückgegeben wird, sobald als alle in dem Tractate stipulirten Gelder bezahlt sein werden; der britische Bevollmächtigte genehmigt ausdrücklich und freiwillig, dass alle Wohnhäuser, Waarenlager, Barraken und andere Gebäude, welche die britischen Truppen oder britische Leute inne gehabt haben mögen oder in der Zwischenzeit haben bauen oder ausbessern lassen, sollen bei der Räumung der Häfen, genau wie sie stehen, überliefert werden.

Art. XII. bestimmt, dass der britische Bevollmächtigte die verschiedenen Consuln in Kenntniss setzen soll, das Betragen aller Personen, welche britische Unterthanen sind und unter ihrer Oberaufsicht Handel treiben, genau zu überwachen und sorgfältig zu erforschen, und dass, im Falle Schleichhandel-Geschäfte zu ihrer Kenntniss gelangen, sie die chinesischen Behörden davon benachrichtigen sollen, welche zur Wegnahme und Confiscation aller Güter, welche auf diese Weise eingeschwärzt worden sind, was auch immer ihr Werth oder ihre Beschaffenheit sei, schreiten werden; auch dass dieselben die Freiheit haben dem Schiffe, aus welchem die geschmuggelten Güter gelandet wurden, das weitere Handeltreiben zu verbieten und dasselbe, sobald dessen Rechnungen geordnet und bezahlt sind, wegzuschicken. Alle chinesische Unterthanen, ob Zollbeamte oder andere Personen, welche beim Schmuggeln

betroffen werden, sollen nach diesem Artikel, wie die chinesischen Behörden es für gut erachten, bestraft werden.

Art. XIII. bestimmt, dass alle Personen, ob Eingeborne von China oder sonstigen Ländern, wenn sie Güter nach Hong-Kong zum Verkauf bringen, und die Abgaben auf solche Güter nach dem Tarife bezahlen, können aus einem der im Artikel I. benannten vier Häfen einen Pass oder eine Hafen-Ausclarirung bekommen. Auch bestimmt derselbe, dass Eingeborne von China sich zum Einkauf von Gütern nach Hong-Kong begeben und wenn sie ein chinesisches Schiff nöthig haben, um ihre Einkäufe zu transportiren, einen Pass vom Zollhause von einem der vier Häfen bekommen können; diese Pässe sind am Ende jeder Reise zurückzugeben.

Art. XIV. bestimmt, dass ein Beamter der britischen Regierung die Register und Pässe aller chinesischen Schiffe, welche zum Kauf oder Verkauf von Gütern nach Hong-Kong kommen, untersuchen soll, wie auch dass jedes Schiff, welches kein Register oder Pass führt, als ein nicht autorisirtes oder Schleichhandel treibendes angesehen werden soll, das keinen Handel treiben darf. Durch diese Anordnung steht zu hoffen, dass Seeraub und ungesetzlicher Handel wirksam verhütet werden.

Art. XV. bestimmt, dass die von chinesischen Handelsleuten oder Kaufleuten zu Hong-Kong gemachten Schulden durch die englischen Gerichtshöfe eingefordert werden können. Sollte der Schuldner von Hong-Kong nach dem chinesischen Territorium fliehen, und sollte es bekannt sein oder gefunden werden, dass derselbe unbewegliches oder bewegliches Eigenthum besitze, soll in diesem Falle die vierte Clausel der allgemeinen Verordnungen Anwendung finden, wenn von dem Consul eine Anzeige darüber gemacht wird. Auf gleiche Weise werden die britischen Behörden, sollte ein britischer Kaufmann in einem der vier Häfen Schulden machen und nach Hong-Kong fliehen, auf Ansuchen der chinesischen Behörden

eine Untersuchung über die Forderungen anstellen, und wenn sie begründet sind, den Entlaufenen oder Schuldener nöthigen dieselben abzutragen soweit seine Mittel reichen.

Art. XVI. bestimmt, dass eine monatliche Liste der Pässe, welche den chinesischen Schiffen zum Besuchen von Hong-Kong bewilligt worden sind, dem britischen Consul, in Bezug auf Art. XIV, von dem Hoppo in Canton eingeliefert werden, und eine ähnliche Liste von dem besagten Beamten gemacht werden soll.

Art. XVII, auch Zusatz-Artikel genannt, bestimmt, dass alle Kutter, Schooner oder Lorchas und ähnliche zwischen Canton und Hong-Kong oder zwischen Canton und Macao fahrende kleine Schiffe frei von allen Hafenabgaben, wie bisher der Fall gewesen ist, bleiben können, wenn sie nur Passagiere, Briefe oder Gepäck führen; wenn sie aber verzollbare Güter führen, wenn die Quantität auch noch so klein ist, müssen sie das Tonnengeld zum Betrage von einem Mace pr. Tonne Register bezahlen. Dieser Artikel bestimmt ferner, dass die kleinsten derartigen Schiffe von 75 Tonnen Tragfähigkeit, und die grössten derselben von 150 Tonnen Tragfähigkeit angesehen werden, über welche letzte Grösse hinaus sie als fremde Schiffe classificirt und das Tonnengeld nach Art. V. der allgemeinen Verordnungen berechnet werden soll.

Die folgenden drei Bestimmungen wurden ferner in diesem Artikel, welcher nur auf den Hafen von Canton Anwendung findet, zur Richtschnur für diese kleinen Schiffe, aufgenommen:

1) Jeder britische Schooner, Kutter, Lorcha, etc. soll einen Segelbrief oder ein Register in chinesischer und englischer Sprache mit der Unterschrift und dem Siegel des Oberaufsehers des Handels, welches das Ansehen, die Tragfähigkeit, etc. desselben beschreibt, besitzen.

2) Jeder Schooner, Kutter, Lorcha und dergleichen Schiff soll sich, wie bei grossen Schiffen zu thun erforderlich ist, bei dem Bocca Tigris melden, und wenn es eine Ladung

führt, soll es sich auch zu Whampoa melden, wie auch, wenn es nach Canton kömmt, seinen Segelbrief oder sein Register an den britischen Consul ausliefern, welcher von dem Hoppo die Erlaubniss für dasselbe erhalten wird, die Ladung zu löschen, was es nicht ohne Erlaubniss thun darf, bei Verwirkung der Strafen, welche in der dritten Clausel der allgemeinen Verordnungen festgesetzt sind.

3) Nachdem die einkommende Ladung gelöscht und eine ausgehende (wenn es beabsichtigt ist) an Bord genommen wird, auch die Abgaben für Beide geordnet und bezahlt sind, wird der Consul das Register oder den Segelbrief zurückstellen und dem Schiffe die Erlaubniss zur Abfahrt ertheilen.

Bemerkungen.

Es ist gewiss, dass die gegenwärtigen Verordnungen modificirt werden müssen, denn es ist ungereimt anzunehmen, dass ein Schiff gezwungen werden soll Hafenabgaben in einem Zeitraume von vielleicht zwei Monaten fünf oder sechs Mal nach einander zu bezahlen; dies soll jedoch wahrscheinlich für jetzt der Fall sein.

Die neuen Verordnungen für unsern chinesischen Handel scheinen darauf berechnet, uns viele Vortheile, welche wir zu keiner Zeit in unserm Verkehr mit den Chinesen besessen haben, zu sichern.

Die Hafenabgaben auf Schiffe zu Whampoa waren für kleine Schiffe sehr drückend, da derselbe Betrag für alle Schiffe, ohne Rücksicht auf ihre Grösse, gefordert wurde. Dieser Brauch hat aufgehört, und ein Ansatz pr. Tonne wird in's Künftige berechnet werden. Die Beschränkungen, welche ein Schiff nöthigten mit einem der wenigen privilegirten Lieferanten für dessen Seehafen-Bedürfnisse zu handeln, sind aufgehoben, und eine Concurrenz kann daher eine Verminderung in den Kosten hervorbringen.

Die Anordnungen zur Beilegung von Streitigkeiten sind gut erwogen worden; früher war es schwer in solchen Fällen,

ob dieselben persönlicher Art waren oder bei Streitigkeiten, welche aus kleinen Handelsgeschäften entstanden, Genugthuung zu erhalten.

Rücksichtlich der Erlaubniss der Seeleute an's Land zu gehen, halten wir dieses für eine sehr nothwendige Empfehlung. Man hält es für rathsam, dass, wenn Matrosen die Erlaubniss erhalten ihre Schiffe zu verlassen, Jemand für ihr Betragen verantwortlich gemacht werden sollte. Diese Vorsicht sollte besonders in den vier neuen Häfen beobachtet werden, denn aus Mangel daran ereigneten sich in früheren Zeiten sehr ernsthafte Auftritte zu Whampoa, selbst mit den Lascar-Mannschaften.

Es soll kein Monopol beim Liefern von Ladungsböten stattfinden, aber bei dieser Freiheit sie zu miethen, werden die Steuerleute finden, dass sowohl beim Ein- als Ausladen sehr grosse Wachsamkeit nöthig sein werde. Der Agent, ein Kaufmann am Lande, wird auch finden, dass sein Geschäft ein schwieriges ist, bei der Entbehrung der Sicherheit, welche er ehedem bei seinen Geschäften durch die Verantwortlichkeit der Hong-Kaufleute erhielt.

Die im Handelstractate angeführten Vorschriften in Bezug auf das Melden der Schiffe bei der Ankunft, auf das Ueberladen der Güter, das Anbrechen der Ladung, das Ausclariren zur Abfahrt, das Bezahlen der Abgaben, das Untersuchen der Güter am Zollhause mit Hinsicht auf Gewicht und Maass versprechen Erleichterung des Geschäfts zu geben und Rechtlichkeit im Handel zu sichern. Die Chinesen jedoch werden einige Zeit und Erfahrung nöthig haben, um sich eine vollständige Kenntniss von der neuen Weise zu erwerben. Ein Missbrauch der chinesischen Zollgesetze hat mehr als ein Mal die Unterbrechung des gesetzlichen Handels zur Folge gehabt. Um die Wiederkehr dieses Uebels soviel wie möglich in's Künftige zu verhüten, soll, um den Schleichhandel Einhalt zu thun, ein Weg eingeschlagen werden, welcher einiger

massen die gewünschte Wirkung haben kann. Zwei Zollbeamte sollen für jedes Schiff bestimmt werden und dasselbe von dem Augenblicke an, wo der Lootse es in den Hafen gebracht hat, beaufsichtigen. Um diese Zollbeamte in ihrem Berufe treu zu erhalten, sollen dieselben von der Regierung besoldet und beköstigt werden. Hinsichtlich der Mittel zu ihrer Existenz werden sie von den Schiffen, mit denen ihre Pflichten sie in Berührung bringen, völlig unabhängig gemacht werden, auch soll es ihnen verboten werden Gebühren von den Befehlshabern der Schiffe und den Empfängern der Güter zu nehmen. Dieses ist wahrscheinlich der beste Plan, welcher zu dem Zwecke angewandt werden konnte, der etwas Aehnlichkeit mit unsern eigenen Massregeln zur Verhütung des Schleichhandels hat; aber der Chinese ist so sehr eingenommen für das, was er eine kleine Vergütung nennt, dass man sich auf ihn, als einen unbestechbaren Wächter der Einkünfte, nicht sehr verlassen kann; man darf nicht erwarten, dass er ganz und gar in seiner Wachsamkeit ein kaiserlicher Drache werde, weil er auf Kosten des Kaisers unterhalten wird. Ein Geschenk (eine Bestechung) ist bei den Chinesen überhaupt eine nicht zu widerstehende Freude. Zudem haben unsere Freunde noch eine unselige Vorliebe für das Opium, ein Genuss, für den immer gesorgt wird, so lange als grosser Gewinn die Besorger desselben belohnt; folglich, damit der rechtliche Handel gedeihe, wird es die etwas lästige, aber gebieterische Pflicht der in den »Cinque Ports« von China wohnenden britischen Verwaltungsbeamten sein, die Schleichhandelsunternehmer bei jeder Gelegenheit zu entmuthigen. Unsere Fabrikate müssen in China erst bekannt werden, und durch die zu eröffnenden Canäle hat man Ursache zu hoffen, dass unser Handel in jener Weltgegend sehr beträchtlich zunehmen wird. Man muss jedoch nicht vergessen, wenn man auf die vortheilhaften Resultate eines ausgedehnten Handels mit den Chinesen blickt, dass der zu wünschende Ausgang

durch unruhige Auftritte und das Umherstreifen der Matrosen am Lande, durch das Brechen der Contracte, durch den Mangel an Vertrauen zu den Individuen, durch das Umgehen der Gesetze und durch Unehrerbietigkeit gegen die Landesbehörden sehr verzögert werden kann.

	Ausfuhr-Tarif.		T.	M.	C.	C.
1)	Alaun, pr. 100 Catties		0.	1.	0.	0.
2)	Sternanis,	dito	0.	5.	0.	0.
	Dito, Oel,	dito	5.	0.	0.	0.
3)	Arsenik,	dito	0.	7.	5.	0.
4)	Glasarmbänder,	dito	0.	5.	0.	0.
5)	Bambus-Setzschirme und Bambuswaare aller Art,	pr. 100 Catties	0.	2.	0.	0.
6)	Messingblatt,	dito	1.	5.	0.	0.
7)	Baumaterialien		Zollfrei.			
8)	Knochen- und Hornfabrikate,	dito	1.	0.	0.	0.
9)	Kampfer,	dito	1.	5.	0.	0.
10)	Spazierstöcke aller Art,	pr. 1000 Catties	0.	5.	0.	0.
11)	Capoor Cutchery,	100 »	0.	3.	0.	0.
12)	Cassia,	dito	0.	7.	5.	0.
	Dito Blüthe,	dito	1.	0.	0.	0.
	Dito Oel,	dito	5.	0.	0.	0.
13)	Chinawurzel,	dito	0.	2.	0.	0.
14)	Porcellan aller Art,	dito	0.	5.	0.	0.
15)	Kleidungsstücke, fertige,	dito	0.	5.	0.	0.
16)	Kupfer- Zinnwaare, etc.,	dito	0.	5.	0.	0.
17)	Korallen, ächte oder falsche,	dito	0.	5.	0.	0.
18)	Schwärmer u. Feuerwerke aller Art	dito	0.	7.	5.	0.
19)	Cubeben,	dito	1.	5.	0.	0.
20)	Fächer (als Federfächer, etc.)	dito	1.	0.	0.	0.
21)	Mobilien aller Art,	dito	0.	2.	0.	0.
22)	Galpant,	dito	0.	1.	0.	0.
23)	Gummi Camboja	dito	2.	0.	0.	0.
24)	Glas und Glaswaaren aller Art	dito	0.	5.	0.	0.

	T.	M.	C.	C.
25) Glasperlen aller Art pr. 100 Catties	0.	5.	0.	0.
26) Leim (wie Fischleim, etc.) . dito	0.	5.	0.	0.
27) Grass Cloths aller Art, . . . dito	1.	0.	0.	0.
28) Hartall, ... dito	0.	5.	0.	0.
29) Elfenbeinwaare aller Art, dito	5.	0.	0.	0.
30) Kittysols od. papierne Regenschirme, dito	0.	5.	0.	0.
31) Lackirte Waare aller Art, . . dito	1.	0.	0.	0.
32) Blei (Bleiweiss) dito	0.	2.	5.	0.
33) Blei (Bleiroth) dito	0.	5.	0.	0.
34) Marmor-Platten dito	0.	2.	0.	0.
35) Matten (Stroh, Rohr, Bambus, etc.) dito	0.	2.	0.	0.
36) Perlmutterwaare, ... dito	1.	0.	0.	0.
37) Moschus, pr. Catty	0.	5.	0.	0.
38) Nanking u. Baumwollenzeug aller Art, pr. 100C.	1.	0.	0.	0.
39) Bilder, nämlich grosse Gemälde, pr. Stück	0.	1.	0.	0.
Reispapierbilder, pr. 100 Stück	0.	1.	0.	0.
40) Papierfächer, pr. 100 Catties	0.	5.	0.	0.
41) Papier aller Art, dito	0.	5.	0.	0.
42) Perlen (d. h. falsche) dito	0.	5.	0.	0.
43) Eingemachte Sachen und Zuckerwerk aller Art, pr. 100 Catties	0.	5.	0.	0.
44) Rohrarbeit aller Art, pr. 100 Catties . . .	0.	2.	0.	0.
45) Rhabarber dito	1.	0.	0.	0.
46) Seide, rohe, ob von Chekiang, Canton oder sonst woher, aller Art, pr. 100 Catties	10.	0.	0.	0.
Dito, grobe oder Abfall von Seide, dito	2.	5.	0.	0.
Dito, Organzine aller Art, ... dito	10.	0.	0.	0.
Dito, Bänder, Garn, etc. dito	10.	0.	0.	0.
Dito, Seidenwaare in Stücken aller Art, wie Seidenzeuge, Atlas, Pongees, Sammt, Krep, Glanztafft, etc., pr. 100 Catties	12.	0.	0.	0.

NB. Die Extra-Abgabe von so viel pr. Stück, welche bisher erhoben wurde, soll in's Künftige abgeschafft werden.

		T.	M.	C.	C.
47)	Zeug aus Seide und Baumwolle, aus Seide und Wolle und Zeuge dieser Art, pr. 100 Catties	3.	0.	0.	0.
48)	Schuhe und Stiefel von Leder, Atlas oder sonstigen Stoffen, ... pr. 100 Catties	0.	2.	0.	0.
49)	Sandelholzwaare, ... dito	1.	0.	0.	0.
50)	Soya, ... dito	0.	4.	0.	0.
51)	Silber- und Goldwaare, . . . dito	10.	0.	0.	0.
52)	Zucker, weisser und brauner, dito	0.	2.	5.	0.
53)	Candis-Zucker aller Art, . . dito	0.	3.	5.	0.
54)	Blattzinn, ... dito	0.	5.	0.	0.
55)	Thee, ... dito	2.	5.	0.	0.
56)	Taback aller Art, ... dito	0.	2.	0.	0.
57)	Gelbwurz, ... dito	0.	2.	0.	0.
58)	Schildpattwaare, ... dito	10.	0.	0.	0.
59)	Koffer von Leder, ... dito	0.	2.	0.	0.
60)	Contanten, d. h. Münzen aller Art, ...	zollfrei.			
61)	Vermillion, pr. 100 Catties	3.	0.	0.	0.

NB. Die in diesem Tarife nicht benannten Artikel zahlen eine Abgabe von 5 % ad valorem.

Einfuhren:

		T.	M.	C.	C.
1)	Assafoetida, ... pr. 100 Catties	1.	0.	0.	0.
2)	Wachs, ... dito	1.	0.	0.	0.
3)	Betelnuss, ... dito	0.	1.	5.	0.
4)	Bich de Mar, 1. Qualität od. schwarz, dito	0.	8.	0.	0.
	Dito, 2. » » weiss, dito	0.	2.	0.	0.
5)	Vogelnester, 1. Qualit. od. gereinigte, dito	5.	0.	0.	0.
	Dito, 2. Qualität oder gut mittel, dito	2.	5.	0.	0.
	Dito, 3. Qualität od. nicht gereinigte, dito	0.	5.	0.	0.
6)	Kampfer (Malayischer), 1. Qual., rein, pr. Catty	1.	0.	0.	0.
	Dito, 2. » Abfall dito	0.	5.	0.	0.
7)	Gewürznelken, 1. Qualität oder ausgesucht, pr. 100 Catties	1.	5.	0.	0.
	Dito, 2. » dito	0.	5.	0.	0.

	T.	M.	C.	C.
8) Uhren, Taschenuhren, Fernröhre, Schreibpulte aller Art, Toiletten-Kasten, Messerschmied-Waare, Parfümerie etc., 5 % ad valorem.				
9) Segeltuch, 30 bis 40 Yards lang, 24 bis 31 Zoll breit, pr. Stück	0.	1.	5.	0.
10) Cochenille, pr 100 Catties	5.	0.	0.	0.
11) Karneolstein, pr. 100 Steine	0.	5.	0.	0.
Dito, Halsperlen, pr. 100 Catties	10.	0.	0.	0.
12) Baumwolle, dito	0.	4.	0.	0.
13) Baumwoll-Manufacturen, nämlich:				
Long Cloths, weiss, 30 bis 40 Yards lang, 30 bis 36 Zoll breit, pr. Stück	0.	1.	5.	0.
Cambric und Mousselin, 20 bis 24 Yards lang, 40 bis 46 Zoll breit, pr. Stück	0.	1.	5.	0.
Grau oder ungebleichtes Baumwollenzeug, nämlich: Cattun, Domestics etc., 30 bis 40 Yards lang, 28 bis 40 Zoll breit, pr. Stück	0.	1.	0.	0.
Chintz und gedruckte Cattune aller Art, 24 bis 30 Yards lang, pr. Stück	0.	2.	0.	0.
Tücher unter 1 Quadrat-Yard, pr. Stück	0.	0.	1.	0.
dito über 1 » » » »	0.	0.	1.	5.
Gingham, Pullicat-Tücher, gefärbtes Baumwollenzeug, Velveteens, Zeug von Seide u. Baumwolle, von Wolle und Baumwolle, und Phantasiewaare jeder Art, welche nicht im gewöhnlichen Gebrauche sind, zahlen 5 % ad valorem.				
14) Baumwoll. Garn und Nähgarn, pr. 100 Catties	1.	0.	0.	0.
15) Kuh-Bezoar, pr. Catty	1.	0.	0.	0.
16) Cutch, pr. 100 Catties	0.	3.	0.	0.
17) Elephantenzähne, 1ste Qualität, ganze dito	4.	0.	0.	0.
Dito 2te » zerbrochen dito	2.	0.	0.	0.

		T. M. C. C.
18)	Fischmagen, pr. 100 Catties	1. 5. 0. 0.
19)	Flintensteine dito	0. 0. 5. 0.
20)	Glas, Glas- und Krystallwaare aller Art, 5 % ad valorem.	
21)	Gambier, pr. 100 Catties	0. 1. 5. 0.
22)	Ginseng, 1ste Qualität, dito	38. 0. 0. 0.
	dito 2te » oder Abfall, dito	3. 5. 0. 0.
23)	Gold- und Silberfäden:	
	1ste Qualität oder ächt, pr. Catty . . .	0. 1. 3. 0.
	2te » oder nachgemacht, dito . .	0. 0. 3. 0.
24)	Gummi, Benjamin, pr. 100 Catties	1. 0. 0. 0.
	dito Olibanum, dito	0. 5. 0. 0.
	dito Myrrh, dito	0. 5. 0. 0.
	Gummi's, welche nicht benannt sind, zahlen 10 % ad valorem.	
25)	Hörner, Ochsen und Büffel, pr. 100 Catties	2. 0. 0. 0.
26)	dito, Einhorn oder Rhinoceros, dito . .	3. 0. 0. 0.
27)	Leinen, feines, als irländisches oder schottisches, 20 bis 30 Yards lang, 29 bis 37 Zoll breit, pr. Stück	0. 5. 0. 0.
	Grobes Leinen, als Leinen und Baumwolle Mischung, Seide und Leinen-Mischung etc., 5% ad valorem.	
28)	Macis oder Macis-Blüthe, . pr. 100 Catties	1. 0. 0. 0.
29)	Perlmutter-Schaalen dito	0. 2. 0. 0.
30)	Metalle, nämlich:	
	Kupfer, unfabricirt in Klumpen . . dito	1. 0. 0. 0.
	Dito, fabricirt, in Stangen, Stäben etc. pr. 100 Catties	1. 5. 0. 0.
	Eisen, unfabricirt, in Klumpen . . . dito	0. 1. 0. 0.
	Dito, fabricirt, in Stangen, Stäben etc. dito	0. 1. 5. 0.
	Blei, in Klumpen oder fabricirt . . dito	0. 4. 0. 0.
	Quecksilber dito	3. 0. 0. 0.

		T. M. C. C.
Stahl, unfabricirt	pr. 100 Catties	0. 4. 0. 0.
Zinn, unfabricirt	dito	1. 0. 0. 0.
Dito; in Platten.	dito	0. 4. 0. 0.
Nicht benannte Metalle zahlen 10 % ad valorem.		
31) Muscatnüsse, 1te Qualität oder gereinigt,	pr. 100 Catties	2. 0. 0. 0.
Ditto, 2te » oder ungereinigt,	pr. 100 Catties	1. 0. 0. 0.
32) Pfeffer, ...	dito	0. 4. 0. 0.
33) Putchuck, ...	dito	0. 7. 5. 0.
34) Indianisches Rohr, ...	dito	0. 2. 0. 0.
35) Reis, Paddy und Getreide aller Art . . .		Zollfrei.
36) Rose Malose, ...	pr. 100 Catties	1. 0. 0. 0.
37) Salpeter (nur an die Regierungsagenten zu verkaufen), ...	pr. 100 Catties	0. 3. 0. 0.
38) Hayfischflossen, 1te Qualität oder weisse,		1. 0. 0. 0.
Ditto, 2te » » schwarze,		0. 5. 0. 0.
39) Felle und Pelzwerk, nämlich:		
Kuh- u. Ochsenhäute, gegerbt und ungegerbt		0. 5. 0. 0.
Seeotterfelle, ...	pr. Stück	0. 1. 5. 0.
Fuchsfelle, grosse, ...	dito	0. 1. 5. 0.
» kleine, ...	dito	0. 0. 7. 5.
Tiger-, Leopard- und Marderfelle,	dito	0. 1. 5. 0.
Landotter-, Waschbär- und Hayfischfelle,	pr. 100 Stück	2. 0. 0. 0.
Biberfelle	dito	5. 0. 0. 0.
Hasen, Kaninchen und Ermelin		0. 5. 0. 0.
40) Smalke, ...	pr. 100 Catties	4. 0. 0. 0.
41) Seife, ...	dito	0. 5. 0. 0.
42) Stockfisch, etc., ...	dito	0. 4. 0. 0.
43) Seepferdzähne, ...	dito	2. 0. 0. 0.
44) Contanten und Münzen aller Art		Zollfrei.
45) Wein, Bier, Spirituosen, etc.		

		T.	M.	C.	C.
in Quartflaschen	pr. 100 Flaschen	1.	0.	0.	0.
» halben Flaschen, . .	dito	0.	5.	0.	0.
» Fässer, ...	pr. 100 Catties	0.	5.	0.	0.
46) Holz, nämlich:					
Ebenholz,.	dito	0.	1.	5.	0.
Sandelholz,.	dito	0.	5.	0.	0.
Japanisches Holz, ...	dito	0.	1.	0.	0.
Nicht benanntes Holz zahlt 10 % ad valorem.					
47) Wollmanufacturen, nämlich: Tuch, Spanische Streifen, Halbtuch, etc, 51 bis 64 Zoll breit, ...	pr. Chang von 141 Zoll	0.	1.	5.	0.
Longells, Casimir, Flanel und schmales Tuch dieser Art, . .	pr. Chang von 141 Zoll	0.	0.	7.	0.
Wollene Decken aller Art, . . .	pr. Stück	0.	1.	0.	0.
Holländischer Camelot, pr. Chang von 141 Zoll		0.	1.	5.	0.
Camelot, ...	pr. Chang von 141 Zoll	0.	0.	7.	0.
Ditto,nachgem.,Bombazette,etc.	dito	0.	0.	3.	5.
Flaggentuch (schmales)	dito	0.	0.	1.	5.
Nicht benannte Wollwaaren oder Seide und Wolle und Baumwolle und Wolle Mischung, etc. zahlen 5% ad valorem.					
48) Wollgarn, pr. 100 Catties		3.	0.	0.	0.

NB. Alle in diesem Tarife nicht benannte Artikel zahlen 5 % ad valorem.

In Bezug auf den Tarif mag es nützlich sein zu erklären, dass T. M. C. C. (die Buchstaben, welche über den Zollcolonnen stehen) Tael, Mace, Candarine und Cash bedeuten und 1 Tael = 1 Dollar 209 Cash ist; 10 Mace = 1 Dollar, 10 Candarine = 1 Mace, 10 Cash = 1 Candarine und 1000 Cash = 1 Tael sind.

In China wird nur eine Münze geschlagen, die Cash heisst, welche nicht gemünzt, sondern gegossen ist, und nur bei kleinen Zahlungen gebraucht wird. Sie besteht aus 6 Theilen

Kupfer und 4 Theilen Blei, ist rund, auf einer Seite gemerkt, am Rande etwas erhaben, mit einem viereckigen Loche in der Mitte. Diese Stücke trägt man gemeiniglich wie Perlen an einer Schnur oder an einem Drahte. Ein Tael von feinem Silber sollte 1000 Cash werth sein, aber wegen ihrer Bequemlichkeit zum gewöhnlichen Gebrauche wird der Preis derselben zuweilen so gesteigert, dass man nur 750 Cash für 1 Tael bekömmt. Fremde Münzen circuliren jedoch in China, besonders die spanischen Dollars und zu Scheidemünze werden sie in sehr genaue verhältnissmässige Theile geschnitten, aber nachher gewogen, zu welchem Zwecke Kaufleute gemeiniglich Wagen, Datchin genannt, führen, die etwas Aehnlichkeit mit den englischen Schnellwaagen haben. Den Tael rechnet man in den Büchern der ostindischen Compagnie zu 6 *s.* 8 *d.*, aber dessen Werth ändert sich und wird gemeiniglich nach dem Preise pr. Unze, welcher für spanische Dollars in London bezahlt wird, gerechnet. Die zu diesem verhältnissmässigen Werthe gegebenen Tabellen können in Pence Sterling durch den Multiplicator 1208 berechnet werden. Nämlich, wenn der Preis des spanischen Dollar 60 Pence pr. Unze ist, so wird der Werth des Tael 60 Mal 1208 = $72,_{480}$ Pence sein; wenn er 66 Pence ist, so wird der Werth des Tael $79,_{728}$ Pence sein und für jeden andern Preis findet dasselbe Verhältniss Statt.

Die Feinheit des Goldes und des Silbers wird durch das Eintheilen des Gewichts in 100 Theile, Toques oder Gefühl genannt, ausgedrückt, ähnlich der neuen Praxis in Frankreich. Auf die Weise: wenn ein Stück Silber 93 Toques hält, so versteht man darunter, dass es 7 Theile Zusatz und 93 Theile reinen Silbers enthält, welches zusammen 100 macht.

Die Feinheit der edlen Metalle in diesen Decimal-Producten ausgedrückt, kann durch folgende Analogien in die englische Weise umgewandelt werden: Angenommen Gold hat $91,_{66}$ Toques; sage wie 100: $91,_{66}$ = $12,_{11}$ Normalgewicht

und umgekehrt; das reine Silber in Toques zu verwandeln, sage, wie 240: 222 = 100: $92,_{5}$ den Toque des Sterling Silbers. Reines Gold oder Silber ohne Zusatz wird von den Chinesen Sycee genannt, und bisweilen, wenn es von geringerem Gehalte ist, wird das Metall wie Sycee angenommen.

Silberstücke werden als Münze gebraucht, und wiegen ½ bis 100 Taels, deren Werth jedoch nach dem Gewichte bestimmt wird. Diese Stücke sind von der besten Sorte Silber, d. h. ungefähr 94 Toques. Die chinesischen Einkünfte werden in Silberstücken, die mehr oder weniger rein sind, bezahlt; aber Verfälschung wird in diesem Falle als ein Verbrechen angesehen und behandelt. Jede Stadt oder jeder District sendet periodisch ihren Theil von den Taxen in Metallstücken ein, welche mit den Namen der Stadt oder des Districts gestempelt sind; wehe dem entdeckten Verfälscher.

Gold wird nicht als Münze, sondern als Kaufmannswaare betrachtet; dasselbe wird in regelmässigen Stücken von einem bestimmten Gewichte verkauft, welche die Engländer Goldschuhe nennen; die grössten derselben wiegen 10 Taels das Stück und wird zu 94 Toques berechnet, obgleich es nur 92 bis 93 sein kann.

Gold und Silber werden nach dem Catty von 16 Taels gewogen; der Tael wird in 10 Mace, 100 Candarines oder 1000 Cash eingetheilt. 100 Tael rechnet man zu 120 Unzen 16 Penny weights Troy, welche den Tael $579,_{8}$ englischen Gran oder $37,_{566}$ Grammes gleich machen.

Die Haupt-Handels-Gewichte sind die Picul, Catty und Tael; die Picul theilt man in 100 Catties oder 1600 Taels ein.

	℔	Unz.	Drachm.	
1 Tael wiegt nach Avoirdupois	0.	1.	$5,_{333}$	= 1⅓ Unze
16 Tael oder 1 Catty ditto . .	1.	5.	$5,_{333}$	= 1⅓ ℔
100 Catties oder 1 Picul ditto .	133.	5.	$5,_{333}$	= 133⅓ ℔

Folglich wiegt der Picul $60,_{472}$ Kilogrammes oder 162 ℔ 8 Penny-weights 13 Gran Troy.

Die obigen Gewichte erhalten bisweilen andere Namen, besonders von den Eingebornen, nämlich, der Catty wird Gin, der Tael Lyang, die Mace tchen, die Candarine twen, und die Cash lis genannt.

In China giebt es keine Handelsmaasse für trockene Sachen, da alle trockenen Güter und flüssige Sachen nach dem Gewichte verkauft werden. Bei der Ablieferung einer Ladung gebraucht man englische Gewichte und nachher setzt man sie in chinesische Piculs und Catties um.

Das in China gebräuchliche Längemaass ist das Covid oder Cobre, das in 10 Punts getheilt wird und ist gleich 0;3713 Metres oder 14,625 englischen Zollen. Die Chinesen haben 4 verschiedene Maasse, welche dem Fuss entsprechen, nämlich:

	Metres.		Engl. Zoll.
Der Fuss des mathematischen Tribunals .	0,333	=	13,125
» » beim Bauen, Kongpu genannt . .	0,3228	=	12,7
» » für Schneider und Handelsleute .	0,3383	=	13,33
Der von den Ingenieuren gebrauchte Fuss	0,3211	=	12,65

Das Li enthält 180 Faden jeden zu 10 Fuss der letzt erwähnten Länge; daher ist das Li = 1,897½ Fuss englisch, und 192½ Lis messen fast einen ganzen Grad von dem Meridian; aber europäische Missionaire in China haben den Grad in 200 Lis eingetheilt, indem jedes Li 826 englische Fuss macht, welches dem Grade 69,166 englische Meilen oder 11,131 französische Myriametres giebt.

Die Chinesen sind die einzige Handelsnation in der Welt, welche keine regelmässige geprägte Münze oder Handelsmaass für trockene Güter haben. Fast alle ihre Gebräuche und Gewohnheiten sind in der That gerade das Gegentheil der europäischen Gebräuche und Gewohnheiten.

Folgende Münzen sind resp. gleich 100 Taels an Werth von Sycee-Silber.

	T.	M.	C.	C.
Rupeen, wiegend	109.	7.	9.	0.
Peruanische Dollars	111.	4.	5.	5.
Mexicanische dito	111.	9.	0.	0.
Bolivianische dito	112.	1.	5.	0.
Chilische dito	112.	5.	2.	0.
In Stücken gehackte Dollars	113.	2.	0.	7.

Die obige Prozentangabe mit ½ % Differenz zwischen den Gewichten der Hoppos und denen der Shroffs und ½ % für das Verfeinern müssen zu der Scala der Abgaben im neuen Tarif hinzugefügt werden.

Auszug aus einem Privatbriefe von Macao.

»Es wird Ihnen angenehm sein durch diese Gelegenheit die Auswechselung der Ratification des Tractats, welche zu Hong-Kong am 26. v. M. Statt fand, zu vernehmen, wie auch, dass die folgende Anordnung des Tarifs und die Verordnungen für den britischen Handel zu Canton am 27. d. M. in Kraft treten sollen. Der Zoll auf einige Einfuhrartikel ist bedeutend herabgesetzt worden, z. B. auf Tuch, mit Inbegriff der gegenwärtigen Consoo-Abgaben, von ca. 27 Cents auf ca. 5½ Cents pr. Yard. Long Ells von 2 Fr. 25 Cents auf circa 60 Cents pr. Stück. Camelot von 14 Fr. auf circa 1 Fr. 40 Cents pr. Stück. Auf weisses Baumwollenzeug von durchschnittlich 92½ Cents auf circa 21 Cents pr. Stück. Auf ungebleichte Twills von 47 auf 14 Cents pr. Stück. Auf ungebleichte Shirtings von 29 auf 14 Cents pr. Stück. Auf Chints oder Cattun von 2 Fr. auf 28 Cents pr. Stück. Auf baumwollenes Garn ist der Unterschied unbedeutend. Der Zoll auf Baumwolle bleibt ausschliesslich der Consoo-Abgaben unverändert. Der neue kaiserliche Zoll auf Thee ist 2½ Taels pr. Picul, gegen 2 jetzt, wenn die Consoo-Abgabe abgezogen wird; der Unterschied wird wegen Differenz der Gewichte etc. zwischen den Preisen der Theehändler und denen der Ver-

ladung, einschliesslich der Abgabe, $4^1/_2$ Taels sein. Auf rohe Seide beträgt die Herabsetzung circa 50 % ohne das Quantum, welches mit einem Schiffe verladen werden kann, wie früher zu beschränken. Die grösste Veränderung findet jedoch bei dem Tonnengelde und den Hafen-Abgaben auf Schiffe Statt, welche nach dem neuen System auf den mässigen Ansatz von 5 Mace oder circa 70 Cents pr. Register Tonne festgesetzt worden ist, ein Umstand, welcher ohne Zweifel eine höchst wohlthätige Wirkung, besonders für kleine Schiffe, haben, und in vielen Fällen die Nothwendigkeit des Ueberladens an der Aussenseite wie bisher verhüten wird.

Der chinesische Tarif, reducirt auf englische Gewichte, Maasse und Münze, zum Gebrauch für britische Kaufleute. — Die Definition und Bestimmung des chinesischen Taels wird auf verschiedene Weise ausgedrückt: 1) In England hat man ihn gemeiniglich für ein Drittel Pfund Sterling oder 6 *s.* 8 *d.* oder 80 Pence gehalten, welches die Mace zu einem Zehntel und die Candarine zu einem Hundertstel desselben, oder acht Zehntel eines Penny macht. Diese einfache Beziehung zu unserm Gelde würde für englische Kaufleute ein grosser Vortheil sein, wenn sie völlig festgestellt wäre, aber einige, wie Beaves, machen die Candarine zu $^3/_4$ *d.*, welches den Tael auf 6 *s.* 3 *d.* herabsetzt. 2) Jetzt wird er jedoch meistentheils mit dem spanischen Dollar verglichen. So setzt Herr Pope, die letzte und vielleicht die beste Autorität, in seinem „Yearly Journal of Trade für 1843" fest, dass 72 Taels gleich 100 Dollars sind. Der spanische Dollar wird gemeiniglich auf 4 *s.* 6 *d.* geschätzt, aber die Proclamation Ihrer Majestät, welche für Westindien erlassen wurde (Yearly Journal of Trade für 1840, Seite 391) macht ihn 4 *s.* 2 *d.* gleich. Der Tael wird daher 6 *s.* 3 *d.* sein, wenn wir die erstere und 5 *s.* $2^1/_2$ *d.* wenn wir die letztere zu unserer Richtschnur nehmen. 3) Ursprünglich wurde er mit der Silbermünze der Chinesen, Mace genannt, und deren Kupfermünze, Cash genannt, verglichen, aber die Mace ist

seit langer Zeit nicht in Gebrauch gewesen; 1000 Cash waren einst einem Tael gleich, aber die Verminderung des Werths dieser Münzen durch Verschlechterung des Metalls und die Reduction des Gewichts derselben, welches in dem höchst interessanten und authentischen Werken des Herrn Davies so vollständig erläutert worden ist, hat man den Tael einer weit grösseren Anzahl von Cash gleich gemacht. Durch die am 29. März 1842 zu Hong-Kong von Sir. H. Pottinger erlassene Proclamation werden 1200 derselben einem Dollar gleich erklärt. Ich habe gefunden, dass sie im Gewicht von ca. 35 Gran Troy bis zweimal so viel wechseln. Du Haldi sagt, dass der französische Sou dem hundertsten Theile des Tael, d. h. der Candarine und dass er auch 6 Cash anstatt 10 derselben gleich sei. 4) Der chinesische Tael ist ein Gewicht, dessen Werth durch europäische Gewichte ausgedrückt wird, entweder durch Avoirdupois oder Troy, und dieses ist die beste Weise dessen gleichen Werth in feinem Silber zu bestimmen, da man sieht, dass die Beziehungen zu englischer Münze nicht übereinstimmen, dass die Dollars wesentlich in ihrem Werthe verschieden sind, und dass die chinesischen Cash noch mehr in ihrem Gewichte und Qualität von einander abweichen. Die Herren Gordon & Crawford geben in ihrer vortrefflichen Abhandlung über den chinesischen Handel eine Tabelle, welche den Tael gleich $1\frac{1}{3}$ Unze Avoirdupois oder $579{,}_{84}$ Gran Troy festsetzt. Diese stimmen unglücklicherweise auch nicht überein, denn $1\frac{1}{3}$ Unze Avoirdupois enthält $437{,}_{5}$ und $145{,}_{8}\frac{1}{3}$ Gran oder $583{,}_{3}\frac{1}{3}$ Gr. Troy und nicht $579{,}_{84}$. Wiederum Beaves in seinem Lex Mercatoria bestimmt, dass der Tael 1 Unze 2 Dr. sei, versteht sich Troy-Gewicht, was 480 und 120 oder 600 Gran macht. Der Herausgeber von Mortimer's Commercial Dictionary sagt in seinem Universal Commerce Seite 64, 100 Tael sollten 130 Unzen 10 Penny weights Troy oder $578{,}_{40}$, oder ¦ der einfache Tael $5{,}_{784}$ Gran wiegen, welches weniger als eine der obigen Angaben ist. Er sagt

auch, dass 100 spanische Dollars 88 Unzen 13 Penny weights, d. h. 42,552 Gran wiegen würden, von denen, wenn wir nach Herrn Pope den 72. Theil nehmen, 591 Gran auf den Tael herauskommen. Nun machen 16 Tael eine Catty und 100 Catties einen Picul; alle Autoritäten, glaube ich, stimmen darin überein, den Picul $133^1/_3$ ℔ Avoirdupois, oder die Catty $1^1/_3$ ℔ zu machen, aus welchem Grunde ich vorziehe, den Tael für $1^1/_3$ Unze oder $583^1/_3$ Gran zu halten. Das englische Kronen-Stück oder 5 *s.* ist einer Avoirdupois Unze so nahe, dass, wenn wir dieses zum Standard machen wollten, für den Tael wie zuerst 5 *s.* und 20 *d.* oder 6 *s.* 8 *d.* herauskommen würden; aber in China wird alle Silber-Münze als ungeprägtes Silber angesehen und folglich werden die Abgaben in Silber-Stücken bezahlt werden. Der wahre Werth des Tael muss daher in dem Marktpreis des Standard-Silbers gesucht werden. Ich finde, dass dieser 4 *s.* $11^1/_4$ *d.* pr. Unze Troy ist, welches fast genau 4 *s.* 6 *d.* die Unze Avoirdupois oder 6 *s* für den Tael macht. Ich habe demnach diesen zu meinem Standard gemacht, wo ich den Tarif in englische Gewichte und Münze umgewandelt habe. Ich ziehe dieses der Annahme des Marktpreises des Dollar vor, es mag ein mexicanischer oder spanischer, ein neuer oder ein Säulen-Dollar sein, und $1,_{208}$ zum Multiplicator zu gebrauchen, weil ich annehme, dass der Ausdruck Sycee »völlig rein« bedeutet. Dieses Wort halte ich für ursprünglich chinesisch, obgleich die von den Chinesen gebrauchten Buchstaben, um es auszudrücken, nicht dessen richtige Etymologie anzeigen. Ich zweifele nicht, dass es in der Orthoepie von Morrison ursprünglich *tsuh sih* oder völlige Qualität hiess; die gemeiniglich dafür gebrauchten Buchstaben bedeuten »feine Seide«, welchen Ausdruck man in der Mineralogie Glanz-Atlas nennen würde.

Ausfuhren.

		£	s.	d.
1) Alaun	pr. Cwt.	0.	0.	6.
2) Stern-Anis	dito	0.	2.	6¼.
Dito Oel	dito	1.	5.	2½.
3) Arsenik	dito	0.	3.	9¼.
4) Glas-Armbänder	dito	0.	2.	6¼.
5) Bambus-Setzschirme und Bambuswaare aller Art	dito	0.	1.	0.
6) Messing-Blatt	dito	0.	7.	6¾.
7) Baumaterialien		Zollfrei.		
8) Knochen- und Horn-Fabrikate	pr. Cwt.	0.	5.	0½.
9) Kamphor	dito	0.	7.	6¾.
10) Spatzierstöcke aller Art	pr. 1000	0.	3.	0.
11) Capoor Cutchery	pr. Cwt.	2.	1.	10.
12) Cassia	dito	0.	3.	9¼.
Dito Blüthe	dito	0.	5.	0½.
Dito Oel	dito	1.	5.	2½.
13) Chinawurzel	dito	0.	1.	0.
14) Porzellan aller Art	dito	0.	2.	6¼.
15) Kleidungsstücke, fertige	dito	0.	2.	6½.
16) Kupfer-, Zinnwaare, etc.	dito	0.	2.	6½.
17) Korallen, ächte oder falsche	dito	0.	2.	6¼.
18) Schwärmer u. Feuerwerke aller Art,	dito	0.	3.	9¼.
19) Cubeben	dito	0.	7.	6¾.
20) Fächer (als Feder-Fächer etc.)	dito	0.	5.	0½.
21) Mobilien aller Art	dito	0.	1.	0.
22) Galgant	dito	0.	0.	6.
23) Gummi Camboja	dito	0.	10.	1.
24) Glas und Glaswaaren aller Art.	dito	0.	2.	6¼.
25) Glasperlen aller Art	dito	0.	2.	6¼.
26) Leim, (wie Fischleim etc.)	dito	0.	2.	6¼.
27) Grass Cloths aller Art	dito	0.	5.	0½.
28) Hartall	dito	0.	2.	6¼.

		£	s.	d.
29) Elfenbein-Waaren aller Art . . .	pr. Cwt.	1.	5.	2½.
30) Kittysols od. papierne Regenschirme	dito	0.	2.	6¼.
31) Lackirte Waare aller Art	dito	0.	5.	0½.
32) Blei (Bleiweiss)	dito	0.	1.	3.
33) Blei (roth)	dito	0.	2.	6¼.
34) Marmorplatten	dito	0.	1.	0.
35) Matten, (Stroh-, Rohr-, Bambus etc.)	dito	0.	1.	0.
36) Perlmutter-Waare	dito	0.	5.	0½.
37) Moschus, pr ℔		0.	2.	6½.
38) Nanking u. Baumwollzeug aller Art	dito	0.	5.	0½.
39) Bilder, nämlich grosse Gemälde	pr. Stück	0.	0.	7¼.
Reispapier-Bilder pr. 100 Stück		0.	2.	6¼.
40) Papier-Fächer	pr. Cwt.	0.	2.	6¼.
41) Papier aller Art	dito	0.	2.	6¼.
42) Perlen, (d. h. falsche)	dito	0.	2.	6¼.
43) Eingemachte Sachen und Zuckerwerk aller Art	dito	0.	2.	6½.
44) Rohrarbeit aller Art	dito	0.	1.	0.
45) Rhabarber	dito	0.	5.	0½.
46) Seide, rohe, ob von Chekiang, Canton, oder sonst woher, aller Art	dito	2.	10.	4¾.
Dito, grobe oder Abfall von Seide	dito	0.	12.	7¼.
Dito, Organzine aller Art	dito	2.	10.	4¾.
Dito, Bänder, Zwirn etc.	dito	2.	10.	4¾.
Dito, Seidenwaaren in Stücken aller Art, wie Seidenzeuge, Tafft, Atlas, Pongees, Sammt, Krepp, Glanz-Tafft, etc.	dito	3.	0.	5¾.

NB. Die Extra-Abgabe von so viel pr. Stück, welche bisher erhoben wurde, soll in's Künftige abgeschafft werden.

		£	s.	d.
47) Zeug aus Seide und Baumwolle, aus Seide und Wolle, und Zeuge dieser Art,	pr. Cwt.	0.	15.	1¼.

		£	s.	d.
48) Schuhe und Stiefel von Leder, Atlas oder sonstigen Stoffen	pr. Cwt.	0.	1.	0.
49) Sandelholzwaare	dito	0.	5.	0½.
50) Soya	dito	0.	2.	0¼.
51) Silber- und Goldwaare	dito	2.	10.	4¾.
52) Zucker, weisser und brauner . .	dito	0.	1.	3.
53) Candis-Zucker aller Art	dito	0.	1.	9¼.
54) Blattzinn	dito	0.	2.	6¼.
55) Thee	dito	0.	12.	7¼.
56) Taback aller Art	dito	0.	1.	0.
57) Gelbwurz.	dito	0.	1.	0.
58) Schildpatt-Waare	dito	2.	10.	4¾.
59) Koffer (von Leder)	dito	0.	1.	0.
60) Contanten, d. h. Münzen aller Art		Zollfrei.		
61) Mennie	pr. Cwt.	0.	15.	1½.

NB. Die in diesem Tarife nicht benannten Artikel zahlen eine Abgabe von 5% ad valorem.

Einfuhren.

		£	s.	d.
1) Assafoetida.	pr. Cwt.	0.	5.	0½.
2) Wachs.	dito	0.	5.	0½.
3) Betel-Nuss	dito	0.	0.	9.
4) Bich de Mar, 1ste Qualität oder schwarze	dito	0.	4.	0½.
Dito 2te Qualität oder weisse . .	dito	0.	1.	0.
5) Vogelnester, 1ste Qualität oder gereinigt.	dito	1.	5.	2½.
Dito 2te Qualität oder gut mittel .	dito	0.	12.	7¼.
Dito 3te Qual. oder nicht gereinigt	dito	0.	2.	6½.
6) Kamphor (Malayischer) 1ste Qualität oder rein	pr. ℔	0.	5.	0½.
Dito 2te Qualität oder Abfall . .	dito	0.	2.	6¼.
7) Gewürznelken, 1ste Qualität oder ausgesuchte	pr. Cwt.	0.	7.	6¾.
Dito 2te Qualität	dito	0.	2.	6¼.

		£	s.	d.
8) Uhren, Taschenuhren, Fernröhre, aller Art Schreibpulte, Toilettenkasten, Messerschmiedwaare, Parfümerie, etc. zahlen 5 % ad valorem.				
9) Segeltuch, 30 bis 40 Yards lang, 24 bis 31 Zoll breit	pr. Stück	0.	3.	0.
10) Cochenille	pr. Cwt.	1.	5.	2½.
11) Karneolsteine	pr. 100 Steine	0.	3.	0.
Dito Halsperlen	pr. Cwt.	2.	10.	4¾.
12) Baumwolle	dito	0.	2.	0¼.
13) Baumwoll-Manufacturen, nämlich:				
Long-Cloths, weiss, 30 bis 40 Yards lang, 30 bis 36 Zoll breit	pr. Stück	0.	0.	10¾.
Cambric u. Musselin, 20 bis 24 Yards lang, 40 bis 46 Zoll breit	pr. Stück	0.	0.	10¾.
Graues oder ungebleichtes Baumwollenzeug, nämlich:				
Cattun, Domestics etc. 30 bis 40 Yards lang, 28 bis 40 Zoll breit	pr. Stück	0.	0.	7¼.
Chintz und gedruckte Cattune aller Art, 24 bis 30 Yards lang, 26 bis 31 Zoll breit	pr. Stück	0.	1.	2½.
Tücher unter 1 Quadrat-Yard	dito	0.	0.	0¾.
Dito über 1 Quadrat-Yard	dito	0.	0.	1.
Gingham, Pullicattücher, gefärbtes Baumwollenzeug, Velveteens, Zeug von Seide und Baumwolle, von Wolle und Baumwolle u. Phantasiewaare aller Art, welche nicht im gewöhnlichen Gebrauche sind, zahlen 5 % ad valorem.				
14) Baumwollgarn und Nähgarn	pr. Cwt.	0.	5.	0½.
15) Kuh-Bezoar	pr. ℔	0.	5.	0½.
16) Cutch	pr. Cwt.	0.	1.	6¼.

		£	s.	d.
17) Elephantenzähne, 1ste Qual., ganze,	pr. Cwt.	1.	0.	2.
Dito 2te Qualität, zerbrochen . .	dito	0.	10.	1.
18) Fischmagen	dito	0.	7.	6¼.
19) Flintensteine	dito	0.	0.	3.
20) Glas, Glas- und Krystallwaare aller Art zahlen 5 % ad valorem.				
21) Gambier	pr. Cwt.	0.	0.	9.
22) Ginseng, 1ste Qualität	dito	9.	11.	7.
Dito 2te Qualität oder Abfall . .	dito	0.	17.	7¾.
23) Gold- und Silberfäden:				
1ste Qualität oder ächt	pr. ℔	0.	0.	7¾.
2te Qualität oder nachgemacht . .	dito	0.	0.	1¾.
24) Gummi, Benjamin	pr. Cwt.	0.	5.	0½.
Dito, Olibanum	dito	0.	2.	6¼.
Dito, Myrrh	dito	0.	2.	6¼.
Gummi, welche nicht benannt sind, zahlen 10 % ad valorem.				
25) Hörner, Ochsen und Büffel . . .	pr. Cwt.	0.	10.	1.
26) Dito, Einhorn oder Rhinoceros	dito	0.	15.	1½.
27) Leinen, feines, als irländisches oder schottisches, 20 bis 30 Yards lang, 29 bis 37 Zoll breit	pr. Stück	0.	3.	0.
Grobes Leinen, als Leinen- und Baumwollemischung, Seide- u. Leinenmischung etc. zahlen 5 % ad valorem.				
28) Macis oder Macisblüthe	pr. Cwt.	0.	5.	0½.
29) Perlmutterschalen	dito	0.	1.	0.
30) Metalle, nämlich:				
Kupfer, unfabricirt, in Stücken	dito	0.	5.	0½.
Dito fabricirt, in Platten, Stäben etc.	dito	0.	7.	6¾.
Eisen, unfabricirt, in Stücken .	dito	0.	0.	6.
Dito, fabricirt, in Stangen, Stäben etc.	dito	0.	0.	9.

		£	s.	d.
Blei, in Stücken oder fabricirt	pr. Cwt.	0.	2.	0¼.
Quecksilber	dito	0.	15.	1½.
Stahl, unfabricirt	dito	0.	2.	0¼.
Zinn, unfabricirt	dito	0.	5.	0½.
Dito, in Platten	dito	0.	2.	0¼.
Nicht benannte Metalle zahlen 10 % ad val.				
31) Muscatnüsse, 1ste Qualität oder gereinigt	pr. Cwt.	0.	10.	0.
Dito, 2te Qualit. oder ungereinigt	dito	0.	5.	1½.
32) Pfeffer	dito	0.	2.	0¼.
33) Putchuck	dito	0.	3.	9¼.
34) Indianisches Rohr	dito	0.	1.	0.
35) Reis, Paddy und Getreide aller Art		Zollfrei.		
36) Rose Maloes	pr. Cwt.	0.	5.	0½.
37) Salpeter (nur an die Regierungs-Agenten zu verkaufen)	dito	0.	1.	6¼.
38) Hayfischflossen, 1ste Qualität oder weisse	dito	0.	5.	0½.
Dito, 2te Qualität oder schwarze	dito	0.	2.	6¼.
39) Felle und Pelzwerk, nämlich:				
Kuh- und Ochsenhäute, gegerbt und ungegerbt	dito	0.	3.	0.
Seeotterfelle	pr. Stück	0.	0.	10¾.
Fuchsfelle, grosse	dito	0.	0.	10¾.
Dito, kleine	dito	0.	0.	5½.
Tiger-, Leopard- und Marderfelle	pr. 100 Stück	0.	0.	10¾.
Landotter-, Waschbär- und Hayfischfelle	dito	0.	12.	0.
Biberfelle	dito	1.	10.	0.
Hasen-, Kaninchen- und Hermelinfelle	dito	0.	3.	0.
40) Smalte	pr. Cwt.	1.	0.	2.

		£	s.	d.
41) Seife	pr. Cwt.	0.	2.	6¼.
42) Stockfisch etc.	dito	0.	2.	0¼.
43) Seepferdzähne	dito	0.	10.	1.
44) Contanten oder Münzen aller Art		Zollfrei.		
45) Wein, Bier, Spirituosen etc.				
in Quartflaschen	pr. 100 Flaschen	0.	6.	0.
» halben Flaschen . .	dito	0.	3.	0.
» Fässer	pr. Cwt.	0.	2.	6.
46) Holz, nämlich:				
Ebenholz	dito	0.	0.	9.
Sandelholz	dito	0.	2.	6¼.
Japanisches Holz	dito	0.	0.	6¼.
Nicht benanntes Holz zahlt 10 % ad valorem.				
47) Wollmanufacturen, nämlich: Tuch, Spanish Stripes, Halbtuch etc. 51 bis 64 Zoll breit	pr. Quadratfuss	0.	0.	11.
Longells, Casimir, Flanel und schmales Tuch dieser Art	pr. Quadratfuss	0.	0.	5¼.
Wollene Decken aller Art . . .	pr. Stück	0.	0.	7¼.
Holländische Camelote . .	pr. Quadratfuss	0.	0.	11.
Camelot	dito	0.	0.	5¾.
Ditto, nachgem., Bombazette etc.	dito	0.	0.	2½.
Flaggentuch (schmales)	dito	0.	1.	3¾.
Nicht benannte Wollwaaren oder Seide und Wolle und Baumwolle- und Wolle-Mischung etc. zahlen 5 % ad valorem.				
48) Wollgarn	pr. Cwt.	0.	15.	1½.

NB. Alle in diesem Tarife nicht benannte Artikel zahlen 5 % ad valorem.

Da alle Handelsgeschäfte in China in spanischen Dollars geführt werden, von denen der spanische Säulen-Dollar der Standard sein wird, bis andere Dollars denselben Credit bekommen; da ausserdem die Abgaben nach dem neuen Tarife in ungeprägtem Silber, d. h. in Silber nach dem spanischen

Dollar geschätzt, bezahlt werden müssen, und da keine Münze oder Metallwerth in dem britischen Gebiete so gut und allgemein als der spanische Dollar bekannt ist, so dürfte es eine grosse Bequemlichkeit sein, den neuen chinesischen Tarif in gleichen Ausdrücken der Werthe des spanischen Dollar, worin derselbe dort berechnet und verstanden wird, anzugeben. Die Festsetzung der neuen Tarifansätze in diesen Werthen wird noch dazu eine bequemere Gelegenheit zu einer Vergleichung mit dem früheren Tarife gewähren. Diese Vergleichung ist jedoch nur bis zu einem gewissen Umfange möglich, da eine vollständige und beglaubigte Abschrift jenes Tarifs nie von den ansässigen Kaufleuten (die es vielleicht bei dieser Sache nicht sehr genau nahmen), beigebracht werden konnte, und daher würden die Abgaben höher angesetzt, Missbrauch damit getrieben, gemildert; verglichen, je nach den schlauen Manövern des Kaufmanns und den Bedürfnissen der armen Mandarinen. Man kann sich daher leicht denken, dass die Absender von Leeds- oder Manchester-Waaren, wie ihre Verkaufrechnungen es vielleicht darthun würden, selten zu einer Theilnahme an den Geheimnissen der wirklichen Tarif-Ansätze zugelassen wurden.

Wenn wir den Dollar zu 4 *s.* 2 *d.* annehmen und dass 100 Cents auf den Dollar gehen, der Cent einen halben Penny entspricht, so lässt sich der chinesische Tarif folgendermassen leicht aufstellen. Die chinesischen Gewichte und Maasse, wie sie in englische umgewandelt sind, werden weiter unten angegeben. Auch müssen die Tarifansätze, wie sie hier gegeben sind, wahrscheinlich genauer sein, weil sie so am Platze, d. h. in Hong-Kong, von kundigen dort sich aufhaltenden Kaufleuten im Dollarwerthe umgewandelt worden sind. Diejenigen der unter dem alten oder früheren Tarife zu bezahlenden Zollansätze, welche beglaubigt werden können, sind zur Vergleichung mit dem neuen Tarife hinzugefügt.

Ausfuhr-Tarif.

			$ c.
1)	Alaun	pr. 100 Catties	0. 14.
2)	Stern-Anis	dito	0. 70.
	Dito Oel	dito	6. 94.
3)	Arsenik	dito	1. 04.
4)	Glasarmbänder	dito	0. 70.
5)	Bambussetzschirme und Bambuswaare aller Art	dito	0. 28.
6)	Messingblatt	dito	2. 10.
7)	Baumaterialien	dito	Zollfrei.
8)	Knochen- und Hornfabrikate	dito	1. 40.
9)	Kamphor	dito	2. 10.
10)	Spazierstöcke aller Art	pr. 1000 Stück	0. 70.
11)	Capoor Cutchery	pr. 100 Catties	0. 42.
12)	Cassia	dito	1. 04.
	Dito Blüthe	dito	1. 40.
	Dito Oel	dito	6. 94.
13)	Chinawurzel	dito	0. 28.
14)	Porcellan aller Art	dito	0. 70.
15)	Kleidungsstücke, fertige	dito	0. 70.
16)	Kupferwaare, Zinnwaare, etc.	dito	0. 70.
17)	Korallen oder falsche	dito	0. 70.
18)	Schwärmer u. Feuerwerke aller Art	dito	1. 04.
19)	Cubeben	dito	2. 10.
20)	Fächer (als Federfächer etc.)	dito	1. 40.
21)	Mobilien aller Art	dito	0. 28.
22)	Galgant	dito	0. 14.
23)	Gummi Camboja	ditv	2. 78.
24)	Glas und Glaswaare aller Art	dito	0. 70.
25)	Glasperlen	dito	0. 70.
26)	Leim (wie Fischleim etc)	dito	0. 70.
27)	Grass Cloths aller Art	dito	1. 40.
28)	Hartall	dito	0. 70.
29)	Elfenbeinwaare aller Art	dito	6. 94.

		$ c
30) Kittysols oder papierne Regenschirme	pr. 100 Catties	0. 70.
31) Lackirte Waaren aller Art . . .	dito	0. 40.
32) Blei (Bleiweiss)	dito	0. 35.
33) Blei (Bleiroth)	dito	0. 70.
34) Marmorplatten	dito	0. 28.
35) Matten, (Stroh, Rohr, Bambus etc.)	dito	0. 28.
36) Perlmutterwaare	dito	1. 40.
37) Moschus	pr. Catty	0. 70.
38) Nanking u. Baumwollzeug aller Art	pr. 100 Catties	1. 40.
39) Bilder, nämlich grosse Gemälde	pr. Stück	0. 14.
Reispapier-Bilder	pr. 100 Stück	0. 14.
40) Papierfächer	pr. 100 Catties	0. 70.
41) Papier aller Art	dito	0. 70.
42) Perlen (d. h. falsche)	dito	0. 70.
43) Eingemachte Sachen und Zuckerwerk aller Art	dito	0. 70.
44) Rohrarbeit aller Art	dito	0. 28.
45) Rhabarber	dito	1. 40.
46) Seide, rohe, ob von Chekiang, Canton oder sonst woher, aller Art,	dito	13. 89
Dito, grobe oder Abfall von Seide	dito	3. 47.
Dito, Organzine aller Art	dito	13. 89.
Dito, Bänder, Zwirn etc.	dito	13. 89.
Dito, Seidene Waaren in Stücken aller Art, als Taft, Atlas, Pongees, Sammt, Krepp, Glanztaft etc.	dito	16. 67.

NB. Die Extraabgabe von soviel pr. Stück, welche bisher erhoben wurde, soll in's Künftige abgeschafft werden.

47) Zeuge aus Seide und Baumwolle, aus Seide und Wolle und Zeuge dieser Art .	pr. 100 Catties	4. 17.
48) Schuhe und Stiefel von Leder, Atlas oder sonstigen Stoffen . . .	dito	0. 28.
49) Sandelholzwaare	dito	1. 40.

		$	c.
50) Soya	pr. 100 Catties	0.	56.
51) Silber- und Goldwaaren	dito	13.	89.
52) Zucker, weisser und brauner . .	dito	0.	35.
53) Kandis aller Art	dito	0.	49.
54) Blattzinn	dito	0.	70.
55) Thee	dito	3.	27.
56) Taback aller Art	dito	0.	48.
57) Gelbwurz	dito	0.	28.
58) Schildpattwaare	dito	13.	89.
59) Koffer von Leder	dito	0.	28.
60) Contanten, d. h. Münzen aller Art		Zollfrei.	
61) Mennie	pr. 100 Catties	4.	17.

NB. Die in diesem Tarife nicht benannten Artikel zahlen eine Abgabe von 5 % ad valorem.

Einfuhren.

1) Assafoetida	pr. 100 Catties	1.	40.
2) Wachs	dito	1.	40.
3) Betelnuss	dito	0.	21.
4) Bich de Mar, 1ste Qualität oder schwarze	dito	1.	12.
Dito, 2te Qualität oder weisse .	dito	0.	28.
5) Vogelnester, 1ste Qualität oder gereinigt	dito	6.	94.
Dito, 2te Qualität oder gut mittel	dito	3.	47.
Dito, 3te Qual. oder nicht gereinigt	dito	0.	70.
6) Kamphor (Malayischer), 1ste Qualität oder rein	pr. Catty	1.	40.
Dito, 2te Qualität Abfall	dito	0.	70.
7) Gewürznelken, 1ste Qualität oder ausgesucht	pr. 100 Catties	2.	10.
Dito, 2te Qualität	dito	0.	70.

8) Uhren, Taschenuhren, Fernröhre, aller Art Schreibpulte, Toilettenkasten, Messerschmiedwaaren, Parfümerie, etc., 5 % ad valorem.

		$	c.
9) Segeltuch, 30 bis 40 Yards lang, 24 bis 31 Zoll breit, ...	pr. Stück	0.	70.
10) Cochenille	pr. 100 Catties	6.	94.
11) Karneolsteine	pr. 100 Steine	0.	70.
Dito, Halsperlen	pr. 100 Catties	13.	89.
12) Baumwolle	dito	0.	56.
13) Baumwoll-Manufacturen, nämlich:			
Long Cloths, weiss, 30 bis 40 Yards lang, 30 bis 36 Zoll breit, . .	pr. Stück	0.	21.
Cambric und Mousselin, 20 bis 24 Yards lang, 40 bis 46 Zoll breit,	dito	0.	21.
Grau oder ungebleichtes Baumwollenzeug, nämlich:			
Cattun, Domestics etc., 30 bis 40 Yards lang, 28 bis 40 Zoll breit	dito	0.	14.
Chintz u. gedruckte Cattune aller Art, 24 bis 30 Y. lang 26 bis 31 Z. breit	dito	0.	28.
Tücher unter 1 Quadrat-Yard, .	dito	0.	$1\frac{2}{5}$.
Dito über 1 dito .	dito	0.	$2\frac{1}{8}$.

Gingham, Pullicat-Tücher, gefärbtes Baumwollenzeug, Velveteens, Zeug von Seide und Baumwolle, von Wolle und Baumwolle, und Phantasiewaare jeder Art, welche nicht im gewöhnlichen Gebrauche sind, zahlen 5 % ad valorem.

		$	c.
14) Baumwollgarn und Nähgarn, . .	pr. 100 Catties	1.	40.
15) Kuh-Bezoar, ...	pr. Catty	1.	40.
16) Cutch, ...	pr. 100 Catties	0.	42.
17) Elephantenzähne, 1ste Qual., ganze	dito	5.	55.
Dito 2te Qualität, zerbrochene . .	dito	2.	78.
18) Fischmagen	dito	2.	10.
19) Flintensteine	dito	0.	7.

20) Glas, Glas- und Krystallwaare aller Art, 5 % ad valorem.

		$	c.
21) Gambier	pr. 100 Catties	0.	21.

		$ c.
22) Ginseng, 1ste Qualität	pr. 100 Catties	52. 77.
Dito, 2te Qualität	dito	4. 86.
23) Gold- und Silberfäden:		
1ste Qualität oder ächt, . . .	pr. Catty	0. 18.
2te » » nachgemacht,	dito	0. 04.
24) Gummi, Benjamin	pr. 100 Catties	1. 40.
Dito, Olibanum	dito	0. 70.
Dito, Myrrh	dito	0. 70.
Gummi, welche nicht benannt sind, zahlen 5 % ad valorem.		
25) Hörner, Ochsen und Büffel . . .	pr. 100 Catties	2. 78.
26) Dito, Einhorn oder Rhinoceros	dito	4. 17.
27) Leinen, feines, als irländisches oder schottisches, 20 bis 30 Yards lang, 29 bis 37 Zoll breit . .	pr. Stück	0. 70.
Grobes Leinen, als Leinen und Baumwolle Mischung, Seide und Leinen-Mischung etc., zahlt 5% ad valorem.		
28) Macis oder Macis-Blüthe . . .	pr. 100 Catties	1. 40.
29) Perlmutter-Schaalen	dito	0. 28.
30) Metalle, nämlich:		
Kupfer, unfabricirt in Stücken . .	dito	1. 40.
Dito, fabricirt, in Platten, Stäben, etc.	dito	2. 10.
Eisen, unfabricirt, in Stücken . .	dito	0. 14.
Dito, fabricirt, in Stangen, Stäben, etc.	dito	0. 21.
Blei, in Stücken oder fabricirt .	dito	0. 56.
Quecksilber	dito	4. 17.
Stahl, unfabricirt	dito	0. 56.
Zinn, unfabricirt	dito	1. 40.
Dito, in Platten	dito	0. 56.

Nicht benannte Metalle zahlen 10 % ad valorem.

31) Muscatnüsse, 1te Qualität oder gereinigt	pr. 100 Catties	2. 78.
Dito, 2te Qual. oder nicht gereinigt	dito	1. 40.
32) Pfeffer	dito	0. 56.
33) Putchuck	dito	1. 04.
34) Indianisches Rohr	dito	0. 28.
35) Reis, Paddy und Getreide aller Art		Zollfrei.
36) Rose Maloes	pr. 100 Catties	1. 40.
37) Salpeter (nur an die Regierungs-agenten zu verkaufen) . . .	dito	0. 42.
38) Hayfischflossen, 1te Qualität oder weisse	dito	1. 40.
Dito, 2te Qualität oder schwarze	dito	0. 70.
39) Felle und Pelzwerk, nämlich:		
Kuh - u. Ochsenhäute, gegerbt und ungegerbt	pr. Stück	0. 70.
Seeotterfelle	dito	2. 10.
Fuchsfelle, grosse	dito	0. 21.
Dito kleine	dito	0. 10.
Tiger-, Leopard- und Marderfelle,	dito	0. 21.
Landotter-, Racoon- und Hay-fischfelle	pr. 100 Stück	1. 78.
Biberfelle	dito	6. 94.
Hasen, Kaninchen und Hermelin .	dito	0. 70.
40) Smalke	pr. 100 Catties	5. 55.
41) Seife	dito	0. 70.
42) Stockfisch, etc.	dito	0. 56.
43) Seepferdzähne, ...	dito	2. 78.
44) Contanten und Münzen aller Art		Zollfrei.
45) Wein, Bier, Spirituosen, etc. in Quartflaschen	pr. 100 Flaschen	1. 40.
46) Wein in Fässer	pr. 100 Catties	0. 70.
47) Holz, nämlich;		
Ebenholz	dito	0. 21.

Sandelholz	pr. 100 Catties	0. 70.
Japanisches Holz	dito	0. 14.
Nicht benanntes Holz zahlt 10 % ad valorem.		
48) Wollmanufacturen, nämlich: Tuch, Spanisch Stripes, Halbtuch, etc., 51 bis 64 Zoll breit	pr. Chang v. 141 Z.	0. 21.
Longells, Casimir, Flanell und schmales Tuch dieser Art . .	dito	0. 9¾.
Wollene Decken aller Art . . .	pr. Stück	0. 14.
Holländische Camelotte	pr. Chang v. 141 Z.	0. 21.
Camelot	dito	0. 9¾.
Dito, nachgemacht, Bombazette etc.	dito	0. 5.
Flaggentuch (schmales)	dito	0. 2.
Nicht benannte Wollwaaren oder Zeuge von Seide und Wolle, und Baumwolle und Wolle Mischung, etc., zahlen 5 % ad valorem.		
49) Wollgarn	pr. 100 Catties	4. 17.

NB. Alle in diesem Tarife nicht benannten Artikel zahlen 5 % ad valorem.

Die obige Abschrift ist von derjenigen genommen, welche in dem Regierungs-Bureau zu Macao bekannt gemacht ist, und zwar ist sie eine genaue Copie, mit Ausnahme der Cent-Colonne, welche zum leichtern Verständniss der Abgaben hinzugefügt worden ist. Die Mace zu 720 Taels pr. 1000 Dollars ist gleich $13,_{38}$ Cents, und der Tael gleich 1 Dollar 39 Cents, aber um Brüche zu vermeiden, haben wir den Werth der Mace zu 14 Cents und den des Taels, wo er weniger als 1½ Taels beträgt, zu 1 Dollar 40 Cents angenommen.

Die Auskunft rücksichtlich des alten Tarifs ist nothwendiger Weise unvollständig. Auf die von Sir Henry Pottinger über denselben angestellten Erkundigungen, vor dem Anfange seiner Arbeiten zur Wiederaufstellung eines neuen Tarifs, gaben die befragten Cantoner Kaufleute zur Antwort: »Es ist uns nach der sorgfältigsten Erkundigung

nicht gelungen die erforderliche Auskunft zu erhalten, um eine vollständige Liste der Abgaben, welche Ausländer an die Hong-Kaufleute auf die Ein- und Ausfuhren zu bezahlen pflegten, zu entwerfen. Der kaiserliche Tarif und die übrigen gesetzlichen Abgaben sind nie von den Behörden publicirt worden, und es ist nicht nur unmöglich gewesen authentische Nachrichten über diesen Gegenstand zu bekommen, sondern die Unkosten wechselten zu verschiedenen Zeiten so sehr (und man glaubte, dass sie sogar zu derselben Zeit bei den verschiedenen Hongs öfters verschieden waren), dass irgend eine Scala, welche wir nach der vor uns liegenden Auskunft entwerfen könnten, sehr unvollständig sein würde.« Auch bezeugt Eleppo, der kaiserliche Bevollmächtigte, im Allgemeinen dieselben Thatsachen. »Wir finden«, sagt er, nach Prüfung des Gegenstandes, »dass die auf alle von den Kaufleuten fremder Länder ein- und ausgeführten Güter zu erhebenden Abgaben in einem alten bereits bestehenden Tarife angegeben sind; aber die Hong-Kaufleute, welche den auswärtigen Handel leiteten, haben im Verlauf der Jahre Abgaben über Abgaben hinzugefügt, bis sie sich in einigen Fällen auf die mehrmalige Summe der Tarif-Abgaben belaufen.«

»The Friend of China«, eine in Hong-Kong herausgegebene englische Zeitung, hatte folgende Angabe, welche vorgab den Umfang der Procent-Ansätze auf den Werth der wahren und kaiserlichen Abgaben darzustellen, und welche allein hätten gesetzmässig zu erheben sein sollen:

Ausfuhren.

Alaun, circa	50 pCt.	Seiden-Nanking	4 pCt.
Kamphor	$7\frac{1}{2}$ »	Seidene Pongees	$1\frac{1}{2}$ »
Cassia	80 »	Zucker, roher weisser	20 »
Chinawurzel	10 »	Kandis	10 »
Galgant	33 »	Thee	4 »
Rhabarber	$1\frac{1}{2}$ »		

Einfuhren.

Auf eingeführtes Baumwollgarn ist die Abgabe gleich	3 pCt.
» weisse Long Cloths	30 »
» ungebleichte dito und Domestics	10—17 »
» Eisen in Stangen und Stäben	15 »
» Blei in Stücken und Platten	15 »
» Quecksilber	60 »
» Gold- und Silberfäden	30 »
» Zinn	12 »
» Kupfer	6 »
» Tuch	20 »
» Spanish Stripes	15 »
» Long ells	20 »
» Kamelot	3 »

Dass die gesetzmässigen Zoll-Ansätze, wie sie hier dargestellt werden, verschieden sind von denen, welche durch die Raubgier der bevollmächtigten Behörde zu Canton gefordert wurden, wird hinreichend einleuchten aus dem folgenden Memorandum der groben Erpressungen, welche wirklich als Abgaben bezahlt wurden, wie sie in der That von Kaufleuten aus Belegen in ihrem eigenen Besitze, nämlich aus ihren eigenen Büchern, aufgeführt sind. Die Unregelmässigkeit und Willkühr der Unkosten sind nicht die kleinsten merkwürdigen Züge in dem von den Mandarinen beschlossenen Tarife.

Memorandum der Abgaben, welche während der letzten wenigen Jahre berechnet gewesen sein sollen:

Wollene Zeuge von 25, 25¾, 26, 23, 26, 58 bis 30 Cents pr. Yard.

Long ells 1 Dollar 80 Cts., 2 Doll. und 2 Doll. 5 Cts. pr. Stück.

Weisse Shirtings, Nr. 1, 95 Cents und 1 Dollar » »

Dito Nr. 2, 47 und 50 Cents . . . » »

Ungebleichte Shirtings, 12½ und 13 Cents.

Baumwollgarn, 80 Cents per Picul.

Chintz, 2 Dollar 50 Cents und 2 Dollar 56 Cents . » »

Baumwolle, 3 Mace 4 Candarine pr. Picul.
Thee (die ganze Abgabe) 1, 2, 4 Taels.

Selbst auf Thee, der Haupt-Handelsartikel, war der genaue Betrag der dafür zu entrichtenden Abgabe unter dem alten kaiserlichen Tarif den Kaufleuten nicht bekannt, wie durch den folgenden Auszug aus deren Mittheilung an den britischen Gesandten hervorgehen wird: »Bei dem Haupt-Ausfuhrartikel, Thee, sind wir überhaupt besser im Stande gewesen die Abgaben zu erforschen als bei den andern Gütern, und in Rücksicht auf diesen wichtigen Handelszweig können wir bemerken, dass die Verladungskosten, mit Einschluss der Zoll- und Consoo-Abgaben, vor wenigen Jahren nur $2,_5$ Taels betrugen, deren Auseinandersetzung Ew. Excel. in unserm Briefe vom 13. Januar finden werden. Vor vier Jahren wurden diese Verladungskosten auf 5 Taels erhöhet, voriges Jahr sogar auf $8,_5$ Taels, und jetzt sind sie wieder auf 6 Taels herabgesetzt worden. Nach der besten Auskunft, die wir erhalten konnten, werden die gegenwärtigen Unkosten von 6 Taels wieder eingetheilt, wie folgt:

Bezahlt an das Hoppo-Bureau (wir haben jedoch kein Mittel zu erfahren, was regelmässige und unregelmässige Abgabe ist)	Taels	1.	9.	6.
Abgabe für Gewichtsdifferenz (ungewiss, wie weit sie regelmässig ist) 12%	»	0.	2.	3.
Consoo-Abgaben	»	1.	8.	6.
Differenz zwischen den Gewichten der Fremden und denen der Theehändler . . .	»	1.	0.	0.
Ausbessern der Kisten, Coolie-Miethe und sonstige Hong-Unkosten	»	0.	3.	0.
Saldo, muthmasslicher Gewinn der Hong-Kaufleute.	»	0.	6.	5.
Per Picul . . .	Taels	6.	0.	0.

Aus dieser Angabe scheint hervorzugehen, dass der regelmässige kaiserliche Zoll auf diesen Artikel jetzt kaum 2 Taels

beträgt und seit einigen Jahren sich nicht wesentlich verändert haben kann, sondern dass der grössere Theil der auf den Handel gelegten schweren Lasten unter dem Namen Consoo-Abgaben bestanden haben.«

Der verübte Raub unter dem Namen und Schein von Tarif-Abgaben bildete überdies nicht die ganze Summe der ausgeübten Erpressungen, noch irgend etwas, was derselben nahe kam. Unter dem Namen von Consoo-Abgaben, welche bei ihrem Entstehen gewisse Geschenke vorstellten, die dem Hafen-, Zollhaus- und andern Staats-Beamten zu machen Brauch war, wurden noch folgende Abgaben dazu erhoben.

Consoo-Abgaben im Jahre 1838 und 1841 noch zu dem Zoll von den Hong Kaufleuten erhoben:

Thee, vor einigen Jahren betrug die Consoo-Abgabe 6 Mace; im Jahre 1838 wurde sie auf 1,4 Taels erhöhet.

Gesammt-Abgabe mit Zoll im Jahre 1836 betrug 2,5 Taels, im Jahre 1839: 5 Taels, im Jahre 1841: 8,5 Taels, im Jahre 1843: 6 Taels.

Seide, Nanking, 7 Taels pr. Picul, im Jahre 1843 auf 2 Taels herabgesetzt.

Canton: 2 Taels, im Jahre 1843 nur 1 Tael.

Weisse Shirting: 25 Cents (durchschnittlich) pr. Stück, im Jahre 1843: 7½ Cents.

Ungebleichte Dito: 50 Cents, im Jahre 1843: 15 Cents.

Longells: 50 Cents pr. Stück, im Jahre 1843: 25 Cents.

Wollene Zeuge: 1 $ pr. Stück, im Jahre 1843: 50 Cents.

Baumwoll-Garn: 3 $ pr. Picul.

Baumwolle (rohe) 6 Mace pr. Picul, im Jahre 1843: 50 Cents.

Endlich war das Tonnengeld bei Einclarirung der Schiffe in völliger Uebereinstimmung mit allen andern Abgaben, dem System des vicekönigliche und Mandarin Betrugs so lange zu Canton herrschend. Aus einem französischen officiellen Documente, welches mehre höchst interessante Einzelheiten

über den Handel von China enthält, die von einem französischen Agenten, der zu diesem Zwecke abgesandt war, gesammelt und an dessen Regierung eingesandt wurden, geht hervor, dass für ein Schiff von 800 Tonnen die folgenden Hafen- und andern Auflagen abgesondert zu berechnen wären:

Tonnengeld nach dem Maasse des Schiffs . .	12,596	Franken,
Cumsha (Consoo-Abgabe)	11,833	»
Lootsengeld	637	»
Linguiso und Comprador	1205	»
	26,271	Franken,

oder sage über 1040 £.

Die chinesischen Gewichte und Maasse von Werth (zu inländischen Zwecken) sind bloss zur Erleichterung der wenigen Berechnungen, welche zu einer Vergleichung der vorerwähnten alten und neuen Tarif-Abgaben nothwendig sein können, bemerkt, wie folgt: Die Catty rechnet man zu 1⅓ ℔ englisch; 100 Catties machen einen Picul. Den Veränderungen des Wechselns unterworfen, können die chinesischen Benennungen des Werths folgendermassen festgestellt werden: Der Tael, welcher 10 Mace hat, ist ungefähr 6 Shilling Sterling gleich; 10 Mace machen 100 Candarine und 100 Candarine machen 1000 Cash aus.

Der Hafen von Shanghai wurde am 17. November 1843 vom Capitain Balfour, dem britischen Consul amtlich geöffnet.

Lieut. William Peder, von der königlichen Marine, ist Hafenmeister und Marine-Richter zu Hong-Kong.

Wechsel-Cours. — 4 *s.* 5 *d.* pr. spanischen Dollar, Ziel 6 Monat. Dreissig Tage Sicht 4 *s.* 4 *d.* dito. Fracht 3 £ 10 *s.* bis 3 £ 15 *s.*

Canton.

Die Hafenkosten auf ein Schiff von 394 Tonnen Register sind folgende:

Lootsengeld pr. 100 Tonnen 5 Dollar	20 $	—	c.
Tonnengeld für 394 Tonnen à 5 Mace pr. Tonne mit Hoppo-Abgaben und $3^1/_4$ % Prämie auf Sycee	287 »	74	»
Barre-Böte, circa	8 »	—	»
	315 $	74	c.
à 4 *s.* 6 *d.* circa	70 £		

Wegen Verordnungen über Handel, Münze, Gewichte und Maasse, siehe die vorhergehenden Seiten.

Ningpo.

(Wegen des Tonnengeldes etc., man sehe die vorhergehenden Seiten.)

Verordnungen, welche nach und von Ningpo fahrende britische Schiffe zu beobachten haben.

Britisches Consulat, Ningpo, den 1. Januar 1844.

1) Alle britischen Schiffe, welche in den Hafen von Ningpo einlaufen, müssen bei Chinhai ankern, sich bei dem zu dem Zwecke dort angestellten Mandarin melden und so lange warten, bis sie von jenem Beamten gehörig besucht, und, wenn derselbe es angemessen erachten wird, durchsucht worden sind.

NB. Folgendes ist das Formular der erforderlichen Anmeldung:

Ich A. B., Capitain des Schiffes C, D., von
von Tonnen Tragfähigkeit, geführt von einer Mannschaft von Leuten, erkläre jetzt meine Absicht nach Ningpo weiter zu fahren, und ersuche darum, dass ich ohne Verzug abgefertigt werden möge.

Unterschrieben

Am Bord des Schiffs Capitain des Schiffs
den 18

2) Britische Schiffe werden bei ihrer Ankunft zu Ningpo so nahe bei dem britischen Consulate, (welches sogleich durch eine rothe fliegende Flagge zu erkennen sein wird), wie es

nur immer geschehen kann, ohne die bereits in dem Flusse vor Anker liegenden Schiffe oder die einheimischen Junken zu belästigen, ankern. Wenn es geschehen kann, wird Jemand an Bord gesandt werden, welcher die geeignete Stelle zum Ankern zeigen wird, aber sie dürfen auf keinen Fall den Fluss weiter als dem Flaggenstocke des Consulats gegenüber hinauffahren.

3) Britische Schiffe werden bei ihrer Ankunft zu Ningpo jedes eine Nummer bekommen, welche, zur Erleichterung der Unterscheidung derselben, mit grossen weissen Buchstaben an beiden Seiten des Bugs mit englischen und an beiden Schanzen mit chinesischen gemalt werden müssen.

4) Britische Schiffscapitaine müssen bei ihrer Ankunft zu Ningpo eine Liste von allen am Bord befindlichen Personen auf ihren Eid einreichen. Keine von diesen Personen darf zurückgelassen werden, ohne den besagten Capitain einer schweren Strafe auszusetzen, auch darf derselbe keine andere als die in der Original-Liste benannten Personen, ohne dieselben gehörig zu beschreiben, mitnehmen.

5) Von Schiffscapitainen und Supercargoes britischer Schiffe wird bei diesem Consulat ein Manifest der ganzen Ladung verlangt, welche sie in die Mündung dieses Flusses gebracht haben können, zu überreichen und dasselbe eidlich zu bestätigen, und sollten sie ihre ganze Ladung nicht löschen, so wird von ihnen verlangt, dem chinesischen Zollbeamten den Rest der am Bord gebliebenen Ladung, sobald derselbe ihn zu besichtigen wünscht, zu zeigen.

6) Britischen Schiffen wird nur an dem von den Behörden bezeichneten Platze und zwar am nördlichen Ufer des Flusses, welcher unter dem chinesischen Namen Lee-kae Taou-tou bekannt ist, zwischen 8 Uhr Morgens und 4 Uhr Nachmittags zu laden und zu löschen gestattet, und alle gefundene, zu einer andern Zeit und an einem andern Orte vom Bord genommene oder an Bord irgend eines britischen Schiffes

gebrachte Güter, ohne Erlaubniss dazu erhalten zu haben, werden als eingeschwärzte Waaren angesehen und als solche der augenblicklichen Wegnahme ausgesetzt sein; ausserdem wird das Schiff, welches solche Güter löscht oder ladet, bei Uebertretung der Hafenverordnungen, sich für jede Unordnung einer schweren Strafe aussetzen.

7) Capitaine britischer Schiffe werden dafür sorgen, nicht mehr ihrer Leute zu Chinhai landen zu lassen, als durchaus nöthig ist, zum Anmelden des Schiffs, welches in die Mündung des Flusses einläuft oder dieselbe verlässt, und auf keinen Fall müssen sie ihren Leuten erlauben zu landen und in das Land zu streifen, während das Schiff auf seiner Fahrt zwischen Chinhai und Ningpo sich befindet.

8) Von Capitainen britischer Schiffe wird, während sie auf dem Ningpoflusse liegen, verlangt, hinsichtlich des Grades der Freiheit, welche sie ihren Leuten, während dieselben sich im Hafen befinden, zugestehen, sehr strenge und aufmerksam zu sein. Aus jedem Schiffe wird nicht mehren Personen an's Land zu gehen gestattet, als zur Besorgung der gesetzlichen Geschäfte für das Schiff durchaus nothwendig sind, ohne erst bei diesem Consulate angemeldet zu werden und eine besondere Erlaubniss zu bekommen; dergleichen besondere Erlaubnisse können nur bewilligt werden, wenn die Leute unter Aufsicht eines Officiers stehen.

Man bedenke, dass für jeden von den Matrosen am Lande verübten Schaden zunächst das Schiff verantwortlich gehalten werden wird.

Auch mögen Schiffscapitaine sich hüten zu erlauben, dass Samshoo an die Seite des Schiffs gebracht werde.

9) Von Capitainen und Supercargoes britischer Schiffe, welche den Hafen zu verlassen im Begriffe stehen, wird verlangt, wenigstens 48 Stunden vorher Anzeige davon zu machen und damit dasselbe gehörig bekannt werde, ihre blaue Peterflagge für jene Zeit wehen zu lassen.

10) Von britischen Schiffen, welche den Hafen verlassen, wird verlangt, ihren Grand Chop oder Hafenausclarirungsschein dem zu diesem Zwecke in Chinhai angestellten Mandarin vorzuzeigen; auch müssen sie sich wieder einer Durchsuchung unterwerfen, falls der Mandarin einen Wunsch dazu äussern sollte.

11) Von Capitainen britischer Schiffe, welche den Hafen verlassen, wird verlangt, auf das Betragen und die Geschicklichkeit derjenigen Chinesen, welche sich als Lootsen die Schiffe den Fluss hinauf- und herunterzuführen anbieten, aufmerksam zu sein; ferner wird von ihnen verlangt, ein ehrliches und wahres von ihnen unterschriebenes Certificat über das Betragen und die Geschicklichkeit derselben zu geben, damit in Verlauf der Zeit den Geschicktesten consularische Erlaubnissscheine gegeben werden können. Dieses Certificat sollte den Namen, das Alter und Ansehen der Individuen anführen.

12) Schliesslich wird von Capitainen und Supercargoes britischer Schiffe verlangt, diese Verordnungen, ehe sie die Erlaubniss zum Löschen bekommen, zu unterschreiben, und der Unterzeichnete wird, im Falle irgend einer Uebertretung derselben, sich das Recht vorbehalten Strafen aufzulegen, wie die grösseren oder kleineren Vergehungen des Falls es fordern zu können scheint.

(Unterzeichnet) R. Thom,
Ihrer Maj. fungirender Consul für Ningpo.

Britisches Consulat, Ningpo, den 16. Januar 1844.

Mein Herr. Ich erlaube mir, Ihnen eine Abschrift gewisser Verordnungen, welche zwischen den hohen Behörden dieses Platzes und mir vereinbart worden sind, für eine heilsame Beschränkung und Beherrschung derjenigen britischen Unterthanen, welche sich für Handels- oder andere Zwecke nach Ningpo begeben können, einzusenden.

Da die chinesische Regierung mich im ersten Falle für das gute Betragen aller meiner Landsleute während sie hier

sind verantwortlich hält, so werden sie zugleich einsehen, dass ich zu meiner eigenen Vertheidigung genöthigt bin, die strengsten Massregeln zu ergreifen, um Alles, was unrecht oder unordentlich angesehen werden kann, zu unterdrücken, und demnach muss ich Sie bitten, keinen unter Ihrem Befehle stehenden die Erlaubniss sich nach Ningpo zu begeben ertheilen zu wollen, der mit beikommenden Verordnungen nicht völlig bekannt und nicht vorbereitet ist, dieselben zu unterschreiben.

Ich habe die Ehre etc.

R. Thom,

Ihrer Maj. fungirender Consul für Ningpo.

N. S. Ferner schliesse ich eine Abschrift der Verordnungen für die Häfen in Betreff britischer Schiffe ein, und ich werde Ihnen sehr verbunden sein, wenn Sie dieselben allen dabei Betheiligten so allgemein wie möglich bekannt machen.

Winke für britische Kaufleute, welche sich wegen Handels-Zwecke nach Ningpo begeben.

1) Muss man erwägen, dass Gewichte und Maasse in jedem Theile von China sehr von einander verschieden sind, und dass folglich zwischen denen zu Canton gebrauchten und denen, die zu Ningpo im Gebrauche sind, ein grosser Unterschied besteht.

Viele Missverständnisse haben schon in Folge davon stattgefunden, wesshalb der Unterzeichnete, um dergleichen für die Zukunft vorzubeugen, allen britischen Kaufleuten, welche Handelsgeschäfte in diesem Hafen machen, sei es beim Kaufen oder Verkaufen von Gütern nach dem Gewichte oder Maasse, oder beim Zahlen oder Empfangen des Geldes nach dem Gewichte, nachdrücklich empfiehlt Alles in das Gewicht oder Maass des Zollhaus-Standard zu verwandeln, zu welchem Zwecke der Standard für Gewichte und Maasse dieses Con-

sulats jedem Kaufmann, welcher die seinigen nach denselben zu reguliren oder sich ähnliche machen zu lassen wünscht, immer zu Dienste stehen werden.

2) Britische Kaufleute werden erinnert, dass die Kaufleute zu Ningpo keine Leute von demselben begründeten Ruf und von so grossen Mitteln, wie die Hong Kaufleute zu Canton sind. Man sollte daher sehr vorsichtig sein, wenn man Güter verkauft hat, dieselben nach Muster und in gutem Stande vor Zeugen abzuliefern, damit nicht der Käufer, wenn der Marktpreis sinkt, dieselben beschädige und sage, er habe sie in diesem Zustande erhalten, als Vorwand, um seinen Kauf rückgängig zu machen, noch mehr sollte beim Einkauf von Gütern jedes Colli höchst sorgfältig untersucht werden, ehe dasselbe aus dem Waarenlager des Verkäufers weggebracht wird, um sich vor falscher Verpackung und andern Betrügereien, welche in diesem Theile des Landes sehr gewöhnlich sind, zu bewahren.

3) Da es keine Garantie-Kaufleute mehr giebt die Schulden zu bezahlen und die Verpflichtungen zu erfüllen von denjenigen, welche unglücklich sind, oder von denjenigen, welche Betrug begehen, so werden britische Kaufleute gewarnt Niemandem zu einem grossen Betrage Credit zu geben. Den Tauschhandel wird man am Ende immer als den besten und sichersten finden und ob bei Ein- oder Verkäufen, wie gross die Summe auch sein möge, es britischen Unterthanen sehr zu empfehlen, immer eine Verkaufs- oder Einkaufs-Nota (gewöhnlich ein Hong-chop genannt) zu fordern, ohne welches Document, im Falle eines Betrugs oder Bankerotts, der Schaden Leidende grosse Schwierigkeit finden würde, seine Forderung bei einem chinesischen Gerichtshofe zu begründen.

Während endlich der Unterzeichnete den Wunsch hegt, denjenigen seiner Landsleute, welche in Verluste aus Betrügereien oder Fallissementen zu Ningpo gerathen, beizustehen,

muss er, um gerecht gegen sich selbst zu sein, darauf bestehen, dass alle vor ihn gebrachte Sachen nicht nur an sich selbst vollkommen gerecht und rückhaltslos, sondern noch dazu von einer so klaren und geschäftsmässigen Gestalt seien, dass, wenn er sie aufnimmt, er Aussicht habe dieselben, wenn auch nicht immer zu einem genügenden, doch wenigstens zu einem verständlichen Ausgange zu bringen.

Hinsichtlich aller Sachen, welche nicht vollkommen mit dem, was zwischen Mann und Mann recht und billig ist, verträglich sind, wohin alle Fälle aus blossen Verdacht ohne Beweise gehören, oder wobei der britische Unterthan anfänglich mit selbst Schuld ist, oder wobei die Umstände aus Sorglosigkeit und Unachtsamkeit so verworren geworden sind, dass sie viele Erklärung und Enträthselung bedürfen, muss der Unterzeichnete, seines eigenen Rufs willen, es ablehnen, sich in solche Angelegenheiten zu mischen, und demnach muss er bitten, dass britische Unterthanen vorsichtig sein werden dergleichen Sachen vor ihn zu bringen.

(Unterzeichnet) R. Thom,
Ihrer Maj. fungirender Consul für Ningpo.

Britisches Consulat, Ningpo, den 1. Januar 1844.

(Für die treue Abschrift.)
Richard Woosnam.

An britische Kaufleute und Andere, welche bei dem Handel zu Ningpo interessirt sind.

Der Unterzeichnete hat heute eine amtliche Mittheilung von dem Kreis-Intendanten erhalten, in welcher Sr. Excellenz anführt, dass die drei folgenden Shroff-Shops besonders angewiesen sind, Zoll-Abgaben behufs fremder Kaufleute in Empfang zu nehmen, und dass ihre Empfangscheine dafür eben so gültig als diejenigen Sr. Excellenz selbst angesehen werden.

1) Der Kew-an Shroff-Shop, von welchen die verantwortliche Person, Ye-kin-Hung ist, die im Dienste der Regierung steht.

2) Der Yeun-ho Shroff-Shop, von welchem die verantwortliche Person, Chung-Kwang-Keen ist, welche den litterarischen Titel, Sang-Yeun führt.

3) Der Ken-ho Shroff-Shop, von welchem die verantwortliche Person, Ching-Suy-tan, ist, die im Dienst der Regierung steht.

Die Zoll-Abgaben werden in reinem Sycee Silber in Empfang genommen von 98 bis 100 Toques Zollhaus-Gewicht mit Hinzufügung von einem Tael zwei Mace pr. hundert Taels (1 Tael 2 Mace pr. 100 Taels), als Kosten für das Umschmelzen, wie zu Canton; oder wenn die Zoll-Abgaben in fremder Münze bezahlt werden, wird die besagte fremde Münze durch den Schmelztiegel bestimmt und für gerade so viel reines Silber wie sie liefert, mit Hinzurechnung von 1 Tael 2 Mace pr. 100 Taels für die Kosten des Umschmelzens, wie oben, genommen.

(Unterzeichnet) R. Thom,
Ihrer Maj. fungirender Consul für Ningpo.

Britisches Consulat, Ningpo den 13. Januar 1844.

(Für die treue Abschrift)
Richard Woosnam.

Das Schiff Glentanner kam im Februar 1846 zu Shanghae von Liverpool mit einer Ladung Salz an, wofür die Empfänger das Recht dieselbe zu einem Zoll von 5 % ad valorem, unter der Tarif-Rubrik von nicht benannten Sachen, einzuführen verlangten. Nach einigen Verhandlungen zwischen den englischen und chinesischen Behörden wurde am 27. Januar von dem englischen Consul folgende Bekanntmachung erlassen, aus welcher man ersehen wird, dass die Sache zur Entscheidung an Sr. Excellenz, dem Oberaufseher des Handels und den kaiserl. Commissionair, verwiesen ist.

Bekanntmachung.

Britisches Consulat, Shanghae den 27. Januar.

Da in Folge keiner vorherigen öffentlichen Anzeige rücksichtlich der nicht Zulassung von Salz in diesem Hafen erlassen worden ist, so gestattete Sr. Excellenz, der Taou-tae, das mit dem Glentanner von Liverpool angebrachte Salz zu verkaufen oder zur Wiederausfuhr umzuladen, aber nur unter gewissen Bedingungen, welche das Publikum, wenn es sich an das Consulat wendet, erfahren kann.

Da der Taou-tae jedoch die ungeheure Wichtigkeit für China wegen der grossen Einkünfte, welche er aus dem Salz-Monopol herleitete, bemerklich machte und die ernstlichen Folgen, welche durch irgend eine Uebertretung der Gesetze zum Schutze jenes Monopols entstehen könnten und nachdem er ferner angeführt hatte, nicht im Stande zu sein über eine diese Gesetze betreffende Sache zu entscheiden, so hielt der Consul Ihrer Majestät es für Recht, in der Erklärung mit Sr. Excellenz sich zu vereinigen: dass kein Salz mehr zu verkaufen erlaubt wird, bis die Frage von Ihren Excellenzen, Sir J. F. Davies, Baronet, dem Bevollmächtigten Ihrer Maj., und dem kaiserl. Commissionair, entschieden worden ist.

G. Balfour,
königl. Grossbritan. Consul zu Shanghae.

Die Insel Chusan, da sie dem Kaiser von China in Uebereinstimmung mit den Bedingungen des Tractats zurückgegeben worden ist, wird nicht länger als einer der Häfen oder Plätze, mit denen Handel erlaubt ist, betrachtet. Britische Unterthanen werden daher gewarnt, dass nach dem Abzuge des 98. Regiments Ihrer Majestät, welcher auf den 22. d. M. festgesetzt ist, alle Personen, die sich nach der Insel oder deren Gebiete begeben, sich den Strafen, welche durch den 4ten Artikel des Ergänzungs-Tractats bestimmt sind, aussetzen werden.

Lootsengeld-Ansätze.

Bekanntmachungen der Regierung.

Sr. Excellenz der Bevollmächtigte Ihrer Majestät, etc. haben anzuordnen beliebt, dass die beigefügten Lootsengeld-Ansätze in den Handelshäfen, wie dieselben von dem Consul Ihrer Majestät festgesetzt sind, zur allgemeinen Kenntniss öffentlich bekannt gemacht werden:

Shanghae. Alle Schiffe, ohne Rücksicht auf Tonnengehalt oder Tiefgang, zahlen 5 Dollar.

Ningpo. Jedes Schiff von oder nach Square Island zahlt 5 Dollar, und von und nach den Chusan-Inseln 10 Dollar.

Foo-Chow-Foo. Für jeden Fuss, welchen das Schiff tief geht, 50 Cents, und für jeden Fuss mehr bis nach dem Woo-foo-mun-Pass 1 Dollar, von da bis zu dem Ankerplatze zu Pagoda Island für jeden Fuss 50 Cents mehr, und von da bis nach der Brücke zu Nantae für jeden Fuss 25 Cents; Alles ausschliesslich der Kosten für Schleppböte.

Amoy. Lootsen sind nicht nöthig u. werden keine gebraucht.

Canton. Schiffe zahlen 5 Cents pr. Tonne, und für jedes Barreboot, wenn eins verlangt wird, 1 Dollar.

Auf Befehl A. R. Johnston.

Victoria, Hong-Kong den 4. März 1847.

Verordnungen wegen des Ankergrundes für britische Schiffe zu Shanghae.

Victoria, Hong-Kong den 5. Mai 1847.

Sr. Excellenz der Bevollmächtigte Ihrer Majestät, etc. haben anzuordnen beliebt, dass die beigefügten Verordnungen wegen des Ankergrunds für britische Schiffe in dem Hafen von Shanghae zur allgemeinen Kenntniss öffentlich bekannt gemacht werden.

Auf Befehl A. R. Johnston.

Verordnungen für das Ankern der Schiffe.

Verordnungen wegen des Ankerplatzes in dem Hwang-poo für britische Schiffe von Sr. Excellenz dem Kreis-Intendanten für Soo-chow-foo, Sung-kean-foo und Tae-tseang-chow besonders bestimmt in Einverständniss und Gemeinschaft mit dem Consul Ihrer Majestät zu Shanghae.

In Uebereinstimmung mit dem ersten Artikel des Tractats von Nanking, welcher bestimmt, dass die Unterthanen der beiden Regierungen völlige Sicherheit und Schutz für Person und Eigenthum innerhalb des Gebiets der andern geniessen sollen, und um desto wirksamer gegen Unglücksfälle oder Collision zu schützen, und den britischen Schiffen, welche zu Shanghae Güter ein- oder ausladen, die erforderliche Sicherheit zu gewähren, ist zwischen mir, dem Kreis-Intendanten, und Ihnen, geehrter Consul, vereinbart worden, dass der Ankerplatz für britische Schiffe zum Ein- und Ausladen, welcher sich bisher von Soo-chow Bucht bis nach Yang-king-pang erstreckte auf gleiche Weise wie der zur Wohnung der britischen Kaufleute angewiesene angrenzende Grund, allen solchen Verordnungen, welche bei dem obenerwähnten Gegenstande von mir, dem Kreis-Intendanten, im Einverständniss und Gemeinschaft mit Ihnen, geehrter Consul, beschlossen werden können, unterworfen sein soll.

In Uebereinstimmung mit diesem Beschlusse sind die folgenden Verordnungen, 13 an der Zahl, gehörig erwogen und genehmigt worden und werden nun als in Kraft getreten erklärt:

1) Da es nothwendig ist, dass eine Durchfahrt an der östlichen Seite des Flusses immer erhalten werde, um für Schiffe aller Nationen eine freie Communication zu gewähren, so ist man völlig dahin übereingekommen, dass innerhalb des Ankergrunds für britische Schiffe gewisse Grenzen festgesetzt werden, nämlich: Gegen Norden durch eine vom

nördlichen Ende der Batterie (Grund des Consulats gezogene Linie, welche sich quer über den Fluss gerade nach Osten auf eine Entfernung von 240 Poo oder 1325 Fuss (englisch) von dem niedrigen Wasserzeichen auf dieser Linie erstreckt. Gegen Süden durch eine ähnliche und gleichlaufende von dem nördlichen Ufer des Yangking-pang quer über den Fluss gezogene Linie auf eine Entfernung von 309 Poo oder 1700 Fuss (englisch) von dem niedrigen Wasserzeichen auf diesem Flusse. Die Punkte, bei welchen diese Linien endigen, sollen auf denselben befestigte Bojen haben, damit die Grenzen dieses Ankergrunds innerhalb einer von jeder Boje von Norden nach Süden gezogenen Linie deutlich erkannt werden können, und es wird allen darin ankernden Schiffen zur gebieterischen Pflicht gemacht, sich streng nach diesen Grenzen zu richten und auf keinen Fall über dieselben zu passiren, welches die Durchfahrt hemmen würde.

2) Eine freie Durchfahrt für Böte mit Ladungen nach dem Zollhause und am westlichen Ufer für das Schleppen der mit Getreide beladenen Junken soll erhalten werden.

3) Alle Schiffe müssen, wie vorher bestimmt gewesen ist, innerhalb der Dauer zweier Fluthen von der Zeit ihrer Ankunft am Ankerplatze festgemacht werden, und auf keinen Fall kann ein Schiff, nachdem es festgemacht ist, verlegt oder dessen Lage, ohne Erlaubniss des britischen Consuls, verändert werden.

4) Sobald mehr als 15 Schiffe sich zu einer Zeit auf diesem Ankergrunde befinden, wird es jedem Capitain oder Officier, der innerhalb dieser Grenzen die Aufsicht über ein Schiff hat, zur gebieterischen Pflicht, sein Schiff, um Collision beim Schwingen zu verhüten und Raum für eine grössere Anzahl Schiffe zu schaffen, vorn und hinten mit 2 Ankern festzumachen.

5) Capitaine, welche ihre Schiffe wegen Besichtigung oder Ausbesserung derselben auf den Strand zu setzen wünschen,

40*

müssen sich an das britische Consulat, um Anweisungen dazu, wenden.

6) Keine Güter können ohne den gehörigen Chop von den chinesischen Behörden oder zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang oder zwischen Sonnabend Abend und Montag Morgen gelandet, verladen oder übergeladen werden. Auf gleiche Weise erstreckt sich dieselbe Verordnung auf alle solche chinesischen Festtage, welche von den chinesischen Behörden dem britischen Consul gehörig angezeigt werden sollen.

7) Das Abschiessen der Feuergewehre von Kauffahrteischiffen ist auf dem Ankerplatze streng verboten.

8) Alle Todesfälle am Bord eines auf dem Ankerplatze liegenden Schiffes sollen, zugleich mit der genauesten Erkundigung, welche man über die Ursache des Todes bei plötzlichen Todesfällen erhalten kann, innerhalb 24 Stunden dem britischen Consulate berichtet werden.

9) Seeleuten und Personen, die zu den Schiffen auf dem Ankerplatze gehören, darf nicht gestattet werden ohne Aufsicht eines verantwortlichen Officiers ans Land zu gehen, da die Capitaine für das Betragen ihrer Leute am Lande verantwortlich sind. Im Falle, dass irgend Jemand auf Erlaubniss nach Sonnenuntergang am Lande bleibt, wird von dem Capitain verlangt, ohne Verzug einen Officier zu schicken, um sie aufzufinden und an Bord zu holen, und wenn es ihm nicht gelingen sollte, soll er dasselbe an das britische Consulat berichten, damit eine Nachforschung angestellt werden könne.

10) Unglücksfälle oder Gewaltthätigkeit, welche sich innerhalb der Grenzen des Ankerplatzes ereignen und persönlichen Schaden, Verlust des Lebens oder Eigenthums aus Collision von Schiffen oder andern Ursachen umfassen, sollen dem britischen Consulate sobald als möglich berichtet werden, und in Fällen von Diebstahl oder persönlichem Angriff, bei welchen

sowohl irgend Individuen, welche zu einem Schiffe auf dem Ankerplatze gehören, als auch Chinesen betheiligt sind, kann ein Chinese, wenn er Unrecht hat und kein Officier seines Landes bei der Hand ist, nach dem britischen Consul gebracht werden, welcher über den Umfang des Vergehens eine Untersuchung anstellen und demgemäss gegen ihn verfahren wird. Aber unter keinen Umständen dürfen die Mannschaften oder Officiere solcher Schiffe persönliche Gewalt gegen Chinesen zur Abhülfe ihrer Beschwerden ausüben.

11) Im Falle Schiffe anderer Nationen innerhalb der Grenzen des obigen specificirten Ankerplatzes zu ankern wünschen, soll in der Folge kein Hinderniss in den Weg gelegt werden, indem ein solches Schiff während dieser Zeit auf gleiche Weise und eben so wie britische Schiffe denselben Verordnungen unterworfen ist.

12) Sollten hinfüro bei allen diesen in Uebereinstimmung mit dem Tractate beschlossenen Angelegenheiten einige Verbesserungen erforderlich sein, oder sollte es nothwendig sein über fernere Verordnungen zu beschliessen, oder sollte der Sinn nicht klar sein: so müssen dieselben immer von den britischen und chinesischen Behörden in Gemeinschaft mit einander berathen und festgesetzt werden.

13) Sollte hinfüro der britische Consul irgend eine Uebertretung der oben angeführten Verordnungen gewahr werden, oder sollten Kaufleute oder andere Klage darüber erheben, oder sollten die Local-Behörden sich darüber an den Consul wenden, so muss der letztere auf jeden Fall untersuchen in wie fern es eine Uebertretung der Verordnungen ist und ob eine Bestrafung oder keine erforderlich sei, und er wird über eine solche Uebertretung richten und auf eine und dieselbe Weise eine Strafe dafür erkennen, wie für eine Uebertretung des Tractats und der Verordnungen.

Taokwang im 27. Jahre, 2. Monat, am 6. Tage.

(4. April 1847.)

Auszug aus einer Ordonnanz zur Verhütung des Seeraubs.

Art. VI. Auch ist ferner beschlossen und verordnet, dass der Capitain oder Führer aller Handels-Junken, Lorchas, grosser Schnell-Böte (fast-boats) und anderer gehörig einregistrirten, oder, wie vorher erwähnt, mit einem Erlaubnissschein versehenen Schiffe, welche zwischen Hong-Kong und irgend einem Theile des Gebiets des Kaisers von China Handel treiben oder fahren, dieselben, sobald sie irgend ein europäisches Schiff oder anderes Fahrzeug in Sicht bekommen, ihre Flagge an irgend einem sichtbaren Theile ihres Schiffes bei einer 50 Dollar nicht übersteigenden Strafe aufhissen sollen. Auch wird hiebei von Capitainen und Officieren jedes britischen oder andern Schiffes welche irgend einer Handels-Junke, Lorcha, einem grossen Schnell-Boote oder anderm Fahrzeuge, welche die vorbenannte Flagge führen oder aufgehisst haben, begegnen, die Nummer der besagten Flagge in ihr Schiffs-Journal, wie auch die Zeit und die Stelle, wann und wo ein solches Zusammentreffen vorfalle, zu bemerken, und dasselbe dem Hafenmeister oder Consul beim Hafen ihrer Bestimmung zu berichten.

J. F. Davies, Governor etc.

Hong-Kong, den 27. März 1847.

Macao,

Seehafen und Colonie den Portugiesen gehörend, liegt auf der gleichnamigen Insel an der Mündung des Cantonflusses in China, unter 22° 12′ 45″ nördlicher Breite und 113° 35′ östlicher Länge. Der Hafen befindet sich auf der Westseite der Stadt, zwischen derselben und der Insel Priests; da aber das Wasser desselben für grosse Schiffe nicht tief genug ist, so ankern sie gemeiniglich auf der Rhede an der andern Seite der Halbinsel 5 bis 10 Meilen OSO. von der Stadt. Alle auf die Rhede kommende Schiffe schicken ihre Böte nach dem

portugiesischen Zollhause auf der Südseite der Stadt. Wenn ein Schiff zwischen den Inseln ankommt, geht gemeiniglich ein Lootse an Bord, welcher dasselbe auf die Rhede von Macao führt. Sobald es vor Anker liegt, geht der Lootse nach Macao, um den Mandarin der Nation, welcher es gehört, zu benachrichtigen. Wenn Frauenzimmer am Bord sind, muss man sich an den Bischof und den Senat, um Erlaubniss sie zu landen, wenden, da es ihnen nicht gestattet wird in dem Schiffe nach Whampoa zu fahren. Sobald der Mandarin die nöthigen Erkundigungen eingezogen hat, giebt er einen Fluss-Lootsen Auftrag, welcher einen Chop oder Erlaubnissschein mitbringt, die Bocca Tigris oder die Mündung des Cantonflusses vorbeizufahren und derselbe führt nun das Schiff nach Whampoa.

Der Gouverneur der Provinz Macao, Timor und Solor im Rathe verordnet, wie folgt:

Da es Kraft der Acte No. 362 des competenten Ministeriums d. d. 20. November v. J. angemessen scheint, dass das Decret von demselben Datum zur allgemeinen Kunde veröffentlicht werden sollte, so sei hiedurch kund und zu wissen, dass dieser königl. Beschluss vom 1. April d. J. nach dem zweiten Artikel desselben Decrets in volle Kraft und Wirksamkeit treten soll, und dass die darin enthaltene Tabelle, Verordnungen und Vorschriften, zur leichteren und regelmässigen Ausführung der Verfügungen desselben, im Voraus öffentlich bekannt gemacht werden. Die Behörden, auf welche die Kunde davon Bezug haben könne, mögen es so verstehen und ausführen lassen.

Jose Gregorio Pegado.

Regierungs-Büreau, Macao, im Februar 1846.

Das Decret, auf welches die obige Bekanntmachung Bezug hat.

Da die Eröffnung einiger Häfen des chinesischen Reichs, für den Handel und die Schifffahrt aller Nationen den vor-

theilhaften Umständen, welche den Handel der Stadt Macao, ungeachtet der auf denselben gelegten Beschränkungen, begünstigten, ein Ende gemacht haben und da in Folge der veränderten Umstände, in welche jenes Ereigniss die besagte Stadt versetzt hat, es durchaus nothwendig ist auf Mittel Bedacht zu nehmen, wodurch das bisher befolgte Beschränkungssystem modificirt werden könne und von der vortheilhaften geographischen Lage jener Stadt Nutzen zu ziehen, damit deren Handel unterhalten und erweitert werden möge, so verordne ich hiedurch, indem ich von der mir durch den 1. Artikel des Gesetzes vom 2. Mai 1843 übertragenen Macht Gebrauch mache und nachdem ich den Rath der Minister und den des Staats vernommen habe, das folgende:

Art. 1. Die Häfen der Stadt Macao, sowohl der innere des Flusses als auch der äussere der Typa und der Rhede, werden für den Handel aller Nationen zu Freihäfen erklärt, und es sollen darin alle Handelsartikel, von welcher Art sie auch sein mögen, zur Consumtion, Niederlage und Wiederausfuhr zugelassen werden.

Art. 2. Alle die in die besagten Häfen unter irgend einer Flagge eingeführten Artikel und Waaren sollen, 30 Tage nach Bekanntmachung dieses Decrets in der Stadt Macao, ganz frei von allen Eingangsabgaben werden.

Art. 3. Die Einfuhr von Kanonen, Projectilen, als Kugeln, Bomben, etc., brandstifterischen Präparaten (incendiary mixtures), Schiesspulver, Taback aller Art, Schnupftaback, Seife und Orchillweed sind indessen durchaus verboten.

Art. 4. Die Einfuhr der folgenden Artikel portugiesischer Production und Industrie sollen nur in portugiesischen von portugiesischen Häfen kommenden Schiffen, damit sie eine Befreiung von Abgaben geniessen können, zugelassen werden, nämlich: Waffen und Feuergewehre, Betelnuss, Zeug zu Handtüchern, Musselin, Hüte aller Art, Olivenöl, Cocusnuss- und Palmöl, Speck, fertige Kleidungsstücke und Schuhe,

Leinenzeug, Salz, Medicamente, Sandelholz, Weinspiritus und Cocusnusssaft, Weine, Liqueure und Essig von Wein und Cocusnusssaft.

Art. 5. Dieselben in dem vorhergehenden Artikel erwähnten Gegenstände können, ob portugiesicher oder fremder Production oder Industrie, aus fremden Häfen mit portugiesischen und fremden Schiffen gegen Bezahlung von 20 % ad valorem eingeführt werden.

Art. 6. Die besagten Artikel, obgleich sie von der allgemeinen Freiheit für den Gebrauch ausgenommen sind, können jedoch unter der Bedingung, innerhalb eines Jahres wieder ausgeführt zu werden, mit der Sicherheit und Bürgschaft die bei solchen Fällen gebräuchlich sind, in das Depôt der Stadt Macao aufgenommen werden, indem sie nur 1 % ad valorem Depôt- und Kaigeld, ausser der Lagermiethe und Coolie-Arbeitslohn, bezahlen.

Anmerkung. Alle die in das Depôt aufgenommenen Artikel, die innerhalb eines Jahres nicht wieder ausgeführt werden, sollen der Bezahlung der im Art. 5 festgesetzten Consumtionsabgaben unterworfen sein.

Art. 7. Jeder andere zum Verbrauche oder zur Wiederausfuhr frei zugelassene Artikel soll nur der Bezahlung der Coolie-Miethe nach einer Tabelle der Ansätze, welche von dem Gouverneur im Rathe, nach Anhörung des Zolldirectors, festzusetzen ist, und welche die früher festgesetzten Preise nicht übersteigen dürfen, unterworfen sein.

Art. 8. Die in dem 4ten, 5ten und 6ten Artikel erwähnten Güter sollen in die Waarenlager der Regierung aufgenommen werden, und der Oberaufsicht des Zollhauses, bis sie ausclarirt sind, unterworfen sein. In Betreff aller anderer Artikel, die in der Allgemeinheit des Privilegiums mitbegriffen sind, wird es den Eigenthümern derselben freistehen sie in die Zollhauswaarenlager oder in Privatwaarenlager zu lagern, wie es ihnen am bequemsten ist.

Art. 9. Wegen Bezahlung der Lagermiethe soll gleichfalls von dem Gouverneur im Rathe, nach Anhörung des Zolldirectors, eine Tabelle festgesetzt werden, welche dieselbe soviel wie möglich nach dem was für Privatwaarenlager zu zahlen gebräuchlich ist, bestimmt.

Art. 10. Um das Landen von grösseren und schwereren Gütern zu erleichtern soll die Regierung Krähne an den bequemsten Stellen oder den besuchtesten Kai's aufsetzen lassen, und der Gouverneur im Rathe soll die für die Benutzung derselben zu zahlenden Ansätze bestimmen.

Art. 11. Der Gouverneur im Rathe ist ebenfalls autorisirt, nachdem er die nöthige Auskunft erhalten hat, eine Tabelle über das Ankergeld festzustellen, auf eine so mässige Scala berechnet, damit die Hafenkosten welche die Schiffe in Macao zu bezahlen haben werden, sowohl den nationalen als den fremden Handel dahin ziehen können.

Art. 12. Jede Acte, welche dem Inhalte des gegenwärtigen Decrets zuwider läuft, ist hiemit aufgehoben.

Der Staatsrath, der ausserordentliche Minister und Staats-Secretair der Marine und ausländischen Handelsmarine sollen die nöthigen Schritte zum Verständniss desselben thun um es in Wirksamkeit setzen zu lassen.

Folgende sind die alten Abgaben, auf welche Bezug genommen ist:

Hafenkosten. — Die Abgaben für das Messen spanischer und portugiesischer Schiffe ist mässig. Wenn ein Schiff einmal den vollen Betrag bezahlt hat und auf die Liste der registrirten Schiffe (von den Chinesen auf 25 beschränkt), welche zu dem Hafen gehören, gesetzt ist, so braucht es nur ein Drittel der ursprünglichen Abgaben bei jeder folgenden Gelegenheit des Einclarirens, so lange als es auf dem Register steht, zu bezahlen. Portugiesische Schiffe von Europa besitzen dieses Vorrecht nicht, es sei denn, dass sie als einem Morador von Macao gehörend einregistrirt werden.

Die Ansätze der Abgabe für das Messen, welche wechseln wie in Canton (welches man nachsehe), auf die drei Classen von Schiffen sind folgende, nämlich:

1ste Classe. Auf Schiffe von 154 Covids und darüber
6,$_{223}$ Taels pr. Covid.

2te » » » » 120 bis 154 Covids
5,$_{72}$ Taels pr. Covid.

3te » » » » 90 bis 100 Covids
4 Teals pr. Covid.

Diese Ansätze sind nahe dieselben wie diejenigen, welche auf Canton-Junken, die mit fremden Ländern Handel treiben, erhoben werden, und sollten eigentlich ganz dieselben sein. Die Dimensionen werden angenommen und berechnet auf die früher in Canton ausgeübte Weise; aber die Chinesen in beiden Plätzen sprechen nicht von dem Covid, sondern von dem Chang von 10 Covids. Dies ist jedoch nur eine Decimal-Zunahme, welche in der Art der Berechnung keinen Unterschied macht.

Die folgenden Zusatz-Abgaben, welche nach dem Betrage der Abgabe für das Messen berechnet werden sollen, sind auf jede Classe von Schiffen dieselben, nämlich:

2 Procent für Inspectoren,

8 » » Unterschied im Gewichte nach den Waagschalen der Schatzkammer,

10 Procent für Verlust beim Schmelzen,

17 » um Sycee zu machen,

auch die Summe von 70 Taels für die öffentliche Casse oder den Schatz des Hoppo.

Zu diesen werden noch folgende Abgaben von dem Hoppo (Zolleinnehmer) oder dessen Bevollmächtigten erhoben:

Auf ein Schiff erster Classe von Europa 250 Taels; wenn dasselbe Macao oder Manilla gehört, 50 Taels.

Auf ein Schiff zweiter Classe von Europa 240 Taels; wenn dasselbe Macao oder Manilla gehört, 40 Taels.

Auf ein Schiff dritter Classe von Europa 170 Taels; wenn dasselbe Macao oder Manilla gehört, 30 Taels.

Schiffe, welche Reis einführen, sind frei von der Abgabe des Messens und bezahlen nur 50 Dollars als Sporteln an den Procurador von Macao und an die Beamten seines Departements.

Portugiesische Schiffe von Europa müssen zu der Abgabe für das Messen noch eine fernere Abgabe, welche von den Portugiesen Hanistagem oder Consoo-Abgabe genannt wird, bezahlen, die gemeiniglich eine Sache besonderer Uebereinkunft ist und von ca. 200 Dollars auf ein Schiff von 200 Tonnen bis zu 3500 Dollars und darüber auf solche von 500 Tonnen und noch mehrere wechseln.

Einfuhren. — Eingeführte Güter bezahlen an das portugiesische Zollhaus eine Abgabe von 6 % auf eine feststehende Schätzung, ausser einigen Sporteln und der Coolie-Miethe. Einige aus dem Tarife gezogene Artikel sind folgende:

		Schatzung. Taels.	Abgabe. Taels.
Baumwolle	pr. Picul	4.	0. 240.
Tuch, mittel	pr. Covid	1. 600.	0. 096.
» besser als ordinair . .	dito	0. 800.	0. 048.
» ordinair oder grob . .	dito	0. 480.	0. 028.
Camelot	dito	1. 280.	0. 016.
Betelnuss	pr. Picul	1. 200.	0. 072.
Zinn	dito	8. 000.	0. 480.
Vogelnester, 1. Sorte	pr. Catty	22. 400.	1. 344.
Indianisches Rohr	pr. Picul	1. 200.	0. 072.
Salpeter, bengalischer	dito	4.	2. 240.
» von der Küste von Goa	dito	1. 600.	0. 096.
Pfeffer	dito	4.	0. 240.

Opium, in portug. Schiffen eingeführt, zahlt pr. Kiste $10\frac{1}{4}$ \$
» » fremden » » » » » $15\frac{1}{2}$ »

Gold und Silber, ob in Münzen, in Barren oder verarbeitet, zahlt bei der Einfuhr 2 %, ausgenommen in spanischen Schiffen von Manilla, wofür die Abgabe $1\frac{1}{2}$ % ist.

Ausfuhren. — Von den Portugiesen wird keine Abgabe auf Güter von Macao ausgeführt erhoben; auch nimmt das Zollhaus keine Notiz davon.

Münze, Gewicht und Maass, wie in China.

Rangoon,

ein Handelshafen und eine Stadt des birmanischen Gebiets, liegt ungefähr 26 Meilen von der See, am linken Ufer des östlichen Arms des Flusses Jrawaddy, unter 16° 42′ nördlicher Breite und 96° 20′ östlicher Länge. Die Stadt und Vorstädte erstrecken sich ungefähr 1 Meile längs dem Ufer des Flusses und sind ungefähr drei Viertel einer Meile breit. Rangoon ist der Haupt- und in der That fast der einzige Hafen für den auswärtigen Handel im birmanischen Gebiete, das zwischen dem 15. und 16. bis 26. und 27. Grad nördlicher Breite und 93. bis 98. östlicher Länge liegt. Da die Stadt so nahe an der See liegt und über die Schifffahrt auf dem Jrawaddy gebietet, welcher bis nach Ava, der Hauptstadt, auf eine Entfernung von fast 500 Meilen sich ausdehnt, so ist die Lage derselben für Handels-Unternehmungen äusserst günstig. Selbst Schiffe von 1200 Tonnen Tragfähigkeit können bis nach Rangoon fahren; die Fahrt dahin, obgleich etwas schwierig, ist doch mit Hülfe der eingebornen Lootsen sicher und ausführbar. Die Stadt gewährt für Schiffbau viele Vortheile. Bei gewöhnlichen Fluthen steigt und fällt das Wasser ungefähr 18 Fuss und bei Springfluthen 25 bis 30 Fuss. Die vorzüglichsten Wälder für das Teakholz liegen zugleich in einer verhältnissmässig kurzen Entfernung und fast den ganzen Weg kann das Schiffsbauholz zu Wasser transportirt werden. Der Schiffsbau ist wirklich seit dem Jahre 1786 betrieben worden und in den 38 Jahren, welche unserer Besitznahme vorangingen, sind 111 Schiffe mit Raasegeln von europäischer Construction gebauet worden, deren gesammte Tragfähigkeit über 35000 Tonnen belief. Mehrere derselben waren 800 bis

1000 Tonnen gross. Unter Leitung europäischer Baumeister zeigten sich die Birmanen als gewandte und arbeitsame Handwerker, die in dieser Hinsicht den Eingebornen unserer indianischen Provinzen weit übertreffen. Es giebt 2 beträchtliche Märkte, wo die gewöhnlichen Lebensbedürfnisse, nach birmanischen Gebrauche, wohlfeil und in Ueberfluss sind, nämlich Reis, vortreffliche Fische und Federvieh.

Hafenkosten. — Schiffe, deren Balkenbreite (bei der grossen Luke) 8 königliche birmanische Ellen beträgt, jede zu 19,1 Zoll englisch, und aller kleinen Schiffe, ob Kauffahrteischiffe aus dem birmanischen Lande, die unter birmanischer Flagge in einen englischen Hafen einlaufen oder Kauffahrteischiffe aus dem englischen Lande, die unter englischer Flagge mit einem gestempelten Pass in einen birmanischen Hafen einlaufen, sollen ausser der Bezahlung der Abgaben und 10 Ticals, 25 % (10 Sicca Rupeen) für einen Pass bei der Abfahrt, keinen andern Forderungen unterworfen sein. Auch soll kein Lootsengeld gefordert werden, wenn der Capitain von selbst nicht einen Lootsen verlangt. Jedoch wenn Schiffe ankommen, soll dem Officier, der seine Station hat, wo die See anfängt, Nachricht davon gegeben werden. Rücksichtlich der Schiffe, deren Balkenbreite über 8 königliche Ellen beträgt, sollen bleiben nach dem 9. Artikel des Yandabo Tractats, ohne ihre Steuerruder herauszunehmen oder ihre Kanonen zu landen, auch sollen sie wie birmanische Schiffe in englischen Häfen frei von aller Unruhe und Belästigung sein. Ausser den königlichen Abgaben sollen keine weitere Abgaben als die gebräuchlichen gegeben oder genommen werden. Englische und birmanische Schiffe, welche sich mit widrigen Winden begegnen oder Schaden an Masten, Tauwerk, etc. bekommen, oder an der Küste Schiffbruch leiden, sollen nach den Gesetzen der Mildthätigkeit von den Einwohnern der Städte und Dörfer, die ihnen in der Nähe sein können, Beistand bekommen, indem der Capitain denjenigen,

die ihm beistehen, einen angemessenen Bergelohn nach den Umständen des Falls bezahlt, und alles Eigenthum, was im Falle eines Schiffbruchs zurückbleiben möge, soll dem Eigenthümer wieder zugestellt werden.

Münze. — Das birmanische Courant für kleine Zahlungen besteht aus Blei, für grössere aus Gold und Silber, aber hauptsächlich aus dem letzteren. Es giebt auch keine Münzen; aber bei jeder Zahlung muss das Metall gewogen und in den meisten Fällen probirt werden, was ein roher und sehr unpassender Zustand der Dinge ist. Die beim Wägen der Münze gebrauchten Gewichte sind dieselben, wie die bei gewöhnlichen Gelegenheiten, nämlich die Kyat oder Tical und die Paicktha oder Vis, welche die gewöhnlichsten sind. Silber kann als der Standard betrachtet werden. Dem Golde legt man gemeiniglich ca. 17 Mal mehr Werth bei, als dem Silber. Das Wägen und Probiren der Metalle, welche als Courant-Münze gebraucht werden, giebt einer ganzen Classe von Leuten, nämlich Mäklern, Geldwechslern und Münzprobirern Beschäftigung. Jedes neue Probiren, wenn das Metall Silber ist, kostet dem Eigenthümer $2\frac{1}{2}$ %, indem $1\frac{1}{2}$ % die festgesetzte Provision der Münzprobirer ist, während 1 % beim Schmelzen verloren geht oder als verloren angenommen wird. Wenn dieses Verfahren 40 Mal wiederholt wird, so folgt daraus, dass der ganze ursprüngliche Betrag davon verschlungen wird, ein Factum, welches den ungeheuern Verlust an Metall zeigt, der aus dieser rohen Ersetzung der Münze entsteht.

Gewichte. — Die in Rangoon und durch das ganze birmanische Gebiet gebräuchlichen Gewichte sind folgende: 2 kleine Rwés (rothe Bohnen) = 1 grossem Rwé; 4 grosse Rwés = 1 Bai; 2 Bais = 1 Mu; 2 Mus = 1 Mat'h; 4 Mat'hs = 1 Kyat oder Tical; 100 Kyats = 1 Paiktha oder Vis = $3,_{65}$ ℔ Avoirdupois.

Die Raummaasse sind wie folgt: 2 Lamyets = 1 Lamé; 2 Lamés = 1 Salé; 4 Salés = 1 Pyi = 2 Pyis = 1 Sarot; 2 Sarots = 1 Saït; 4 Saïts = 1 Ten.

Das letzte ist, was man bei uns gewöhnlich einen Korb nennt, und sollte 16 Vis von reinem Reis oder 58,4 ℔ Avoirdupois wiegen. Man hat ihn gemeiniglich zu ½ Ctr gerechnet. Alles Getreide, Hülsenfrüchte, gewisse Früchte, Natron, Salz und Kalk werden nach Maasse gekauft und verkauft; andere Sachen nach dem Gewichte.

Boston.

Man siehe Newyork wegen Hafen- und anderer Kosten, die dort dieselben sind.

Wo Schiffe, um Lootsen zu bekommen, beidrehen müssen, ist kein Ort besonders benannt. Doch alle Schiffe, mit Ausnahme der Küstenfahrer unter 200 Tonnen und der mit Gyps beladenen von britisch America kommenden amerikanischen Schiffen, müssen, wenn sie von einem Lootsen innerhalb 1½ Meilen von dem äussern Bakenlichte angerufen werden, denselben bei einer Strafe von 50 Dollars an Bord nehmen; wenn sie aber, ehe sie angerufen wurden, innerhalb dieser Entfernung gekommen sind, hört die Verbindlichkeit einen solchen an Bord zu nehmen auf. Diese Weisung ist wahrscheinlich deswegen gegeben, um die Lootsen beständig wachsam zu erhalten, da man annimmt, dass diejenigen Capitaine, welche mit der Bay nicht gut bekannt, obgleich sie innerhalb der freien Grenzen angekommen sind, so werden dieselben doch einen Lootsen an Bord nehmen müssen.

Die im Staate Massachusetts angestellten Lootsen sind von dem Oberlootsen oder dessen Stellvertreter bevollmächtigt und angewiesen jedes Schiff in oder aus dem ihm zugewiesenen Hafen zu führen, mit Ausnahme der mit der Fischerei beschäftigten Fahrzeuge und derjenigen, welche nach oder von einem Hafen innerhalb dieses Staats kommen, so wie

auch der Küstenfahrer unter 200 Tonnen, welche einen Küstenschein brauchen. Der Lootse muss erst auf Verlangen dem Capitain sein Patent oder Vollmacht zeigen. Die Lootsen sind für alle durch ihre Ungeschicklichkeit oder Nachlässigkeit entstehende Verluste verantwortlich. Jeder Capitain, mit Ausnahme wie oben angeführt, darf sein eigenes Schiff in den Hafen oder aus demselben führen, jedoch ist er dem Lootsen, der zuerst an Bord seines Schiffes kömmt, das volle Lootsengeld nach den in seiner Vollmacht specificirten Sätzen zu zahlen verpflichtet. Der Capitain eines jeden Schiffes kann, wenn sein Schiff innerhalb der Mündung des Hafens von Salem, Marblehead oder Gloucester, oder innerhalb eines mit einer Barre versehenen anderen Hafens gekommen ist, einen Lootsen an Bord zu nehmen sich weigern, und ist folglich von allen Abgaben an Lootsengeld frei.

Sätze des Lootsengeldes zu Boston.

Ausgehend.

Vom 1Novbr. bis zum 1. Mai.				Vom 1. Mai bis zum 1. Novbr.			
Tiefgang des Schiffs.	Dollars pr. Fuss.	Tiefgang des Schiffs.	Dollars pr. Fuss.	Tiefgang des Schiffs.	Dollars pr. Fuss.	Tiefgang des Schiffs.	Dollars pr. Fuss.
7 F.	0. 90.	17 F.	1. 10.	7 F.	0. 75.	17 F.	1. 00.
8 »	0. 90.	18 »	1. 20.	8 »	0. 75.	18 »	1. 00.
9 »	0. 90.	19 »	1. 30.	9 »	0. 75.	19 »	1. 25.
10 »	0. 95.	20 »	1. 50.	10 »	0. 80.	20 »	1. 50.
11 »	1. 00.	21 »	2. 00.	11 »	0. 85.	21 »	1. 75.
12 »	1. 05.	22 »	2. 50.	12 »	0. 90.	22 »	2. 00.
13 »	1. 10.	23 »	2. 75.	13 »	0. 95.	23 »	2. 25.
14 »	1. 10.	24 »	2. 75.	14 »	0. 95.	24 »	2. 25.
15 »	1. 10.	25 »	2. 75.	15 »	0. 95.	25 »	2. 25.
16 »	1. 10.			16 »	0. 95.		

Einkommend.

Vom 1. Novbr. bis zum 1. Mai.				Vom 1. Mai bis zum 1. Novbr.			
Tiefgang des Schiffs.	Dollars. pr. Fuss.	Tiefgang des Schiffs.	Dollars. pr. Fuss.	Tiefgang des Schiffs.	Dollars pr. Fuss.	Tiefgang des Schiffs.	Dollars pr. Fuss.
7 F.	1. 45.	17 F.	1. 87.	7 F.	1. 10.	17 F.	1. 35.
8 »	1. 45.	18 »	2. 50.	8 »	1. 10.	18 »	1. 88.
9 »	1. 45.	19 »	2. 75.	9 »	1. 10.	19 »	1. 88.
10 »	1. 56.	20 »	3. 00.	10 »	1. 20.	20 »	1. 88.
11 »	1. 72.	21 »	4. 00.	11 »	1. 25.	21 »	2. 80.
12 »	1. 77.	22 »	4. 00.	12 »	1. 30.	22 »	3. 00.
13 »	1. 77.	23 »	4. 00.	13 »	1. 35.	23 »	3. 00.
14 »	1. 87.	24 »	4. 00.	14 »	1. 35.	24 »	3. 00.
15 »	1. 87.	25 »	4. 00.	15 »	1. 35.	25 »	3. 00.
16 »	1. 87.			16 »	1. 35.		

Im Falle es sich irgend treffen sollte, dass kein angestellter Lootse sich dem Capitain eines nach dem Hafen von Boston bestimmten Schiffes seine Dienste nicht eher anbietet, als bis das Schiff über eine von Harding's Rocks nach den outer Graves und von da bis nach Nahant Head gezogene Linie gekommen ist, so steht es dem Capitain frei, sein eigenes Schiff in den Hafen zu bringen, oder Jemand anders, um sein Schiff in den Hafen zu führen, anzunehmen, ohne verpflichtet zu sein an eine andere Person Lootsengeld dafür zu bezahlen. Jedes von einem fremden Hafen kommende über 9 Fuss tiefgehende Schiff, welches in einem der Häfen von New Bedford oder Fairhaven fährt, oder jedes auf eine Reise ins Ausland bestimmte eben so tief gehende Schiff kann von jedem Lootsen, der zuerst seine Vollmacht zeigt und den Betrag seines Lootsengeldes ansetzt, geführt werden. Das Lootsengeld ist für alle einkommende Schiffe 2 Dollars pr. Fuss, und für alle ausgehende 1 Dollar 50 Cents pr. Fuss.

Wenn Capitaine, die von einem fremden Orte oder nach einem der oben erwähnten Häfen kommen, einen Lootsen anzunehmen sich weigern, so kann der Lootse, welcher seine Dienste anbietet und nicht angenommen wird, von dem Capitain die Hälfte des Lootsengeldes fordern. Alle Fischerfahrzeuge und Küstenfahrer sind in die Bestimmungen der obigen Lootsen-Anordnungen nicht mit begriffen und können, ohne sich der Strafe auszusetzen, es ablehnen einen Lootsen an Bord zu nehmen. Jede Person, welche treu und geschickt ein Schiff durch Vineyard Sound über die Nantucket-Sandbänke nach dem Bestimmungshafen desselben führt, ist, wenn keine anderweitige Uebereinkunft getroffen, zu folgendem Lootsengelde berechtigt, nämlich: Vom 1. November bis zum 31. März inclusive für ein Schiff, welches nicht über 11 Fuss tief geht 3 Dollar 50 Cents pr. Fuss, und wenn es über 11 und nicht tiefer als 14 Fuss geht 4 Dollar pr. Fuss, und für jedes Schiff, welches über 14 Fuss tief geht 4 Doll. 50 Cts. pr. Fuss. Für das Führen der Schiffe von derselben Classe zwischen dem 1. April und dem 31. October ist das Lootsengeld 1 Dollar weniger pr. Fuss.

Die Unkosten zu Salem, Marblehead, Gloucester, New Bedford oder Fairhaven sind dieselben wie zu Boston, mit Ausnahme des Lootsengeldes, wie oben angegeben.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Daniel, James

James Daniel's Handbuch für Schiffs-Rheder und Capitaine über Hafenkosten, Maaße, Gewicht und Münze in den vorzüglichsten Häfen der Welt

Bd.: 1

Bremen 1851

Merc. 59 f-1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10311665-2